This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

The Andrew B. Hammond
Memorial Book Fund

Stanford University Libraries

BIOGRAPHIE

MARITIME.

IMPRIMERIE DE E. DUVERGER,
rue de Verneuil, 4.

BIOGRAPHIE

MARITIME

OU

NOTICES HISTORIQUES

SUR LA VIE ET LES CAMPAGNES

DES MARINS CÉLÈBRES

FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

PAR M. HENNEQUIN

CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE DE LA MARINE

OUVRAGE DÉDIÉ

à S. A. R. Mgr le Prince de Joinville.

TOME DEUXIÈME.

PARIS.

REGNAULT, ÉDITEUR,

RUE MONSIGNY, 3.

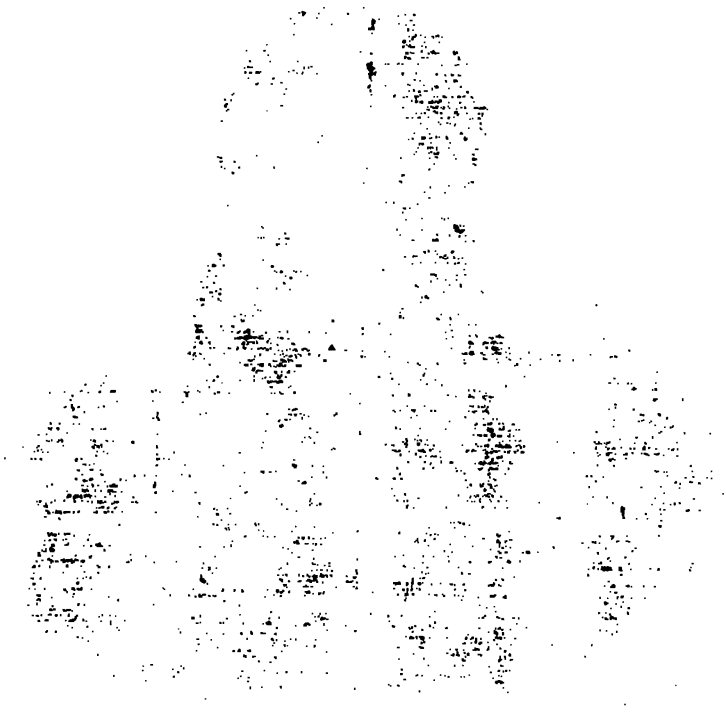
1836

ALLEMAND.

BIOGRAPHIE

MARITIME.

ALLEMAND



BIOGRAPHIE

MARITIME.

ALLEMAND

(ZACHARIE-JACQUES-THÉODORE),

COMTE, VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né au Port-Louis en 1762, mort à Toulon le 2 mars 1826.

Le père d'Allemand, qui était lieutenant de vaisseau et chevalier de Saint-Louis, le fit embarquer comme mousse dès l'âge de douze ans; à dix-sept il fut nommé volontaire de la marine. Il passa en cette qualité sur le vaisseau *le Sévère*, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du bailli de Suffren, et il assista aux sept combats livrés à l'armée anglaise, dans le dernier desquels il reçut trois blessures graves. L'amiral le récompensa de sa bravoure en le nommant lieutenant de frégate. De 1784 à 1787, époque à laquelle il fut fait sous-lieutenant de vaisseau, Allemand fit trois campagnes dans

l'Inde, sur le vaisseau *l'Annibal*, les flûtes *la Baleine* et *l'Outarde*.

Après diverses campagnes à Saint-Domingue, à la Nouvelle-Angleterre, dans l'Océan et aux îles du Vent, il fut nommé lieutenant de vaisseau en 1792, et commanda dans ce grade la corvette *le Sans-Souci*, avec laquelle il fit plusieurs croisières dans la Manche du sud-est et dans celle du nord-est.

A la fin de l'année 1792, Allemand fut promu au grade de capitaine de vaisseau et pourvu du commandement de la frégate *la Carmagnole*. Il fit plusieurs croisières depuis Ouessant jusqu'à Dunkerque, s'empara d'un grand nombre de bâtiments du commerce et de la frégate *la Tamise*, de trente-deux canons, à la suite d'un combat des plus opiniâtres. Ayant été fait chef de division en 1795, il passa dans ce grade sur le vaisseau *le Duquesne*, de soixante-quatorze. Pendant les trois années qu'il commanda ce vaisseau, il participa à deux combats généraux et contribua à la prise d'un riche convoi anglais qui fut conduit à Cadix. Après avoir secondé le contre-amiral Richery, sous lequel il commandait en second dans la campagne de Terre-Neuve, cet officier général mit sous les ordres d'Allemand deux vaisseaux et une frégate, et le chargea de se rendre dans la baie aux Châteaux, sur la côte du Labrador.

Cette division, contrariée par les vents et les brumes, n'arriva dans cette baie que le 22 septembre 1796, et ce retard imprévu fut cause qu'elle ne fit pas autant de prises que si elle eût pu y arriver plus tôt; presque tous les bâtiments en étaient partis. En s'y rendant néanmoins elle captura plusieurs des navires faisant partie du riche convoi de pelleteries qui, tous les ans, au retour de la baie d'Hudson, se rend dans celle des Châ-

teaux; c'était ce convoi qu'il eût pu prendre tout entier. Aussitôt son arrivée, Allemand envoya un parlementaire sommer le commandant de l'établissement de se rendre. Sur son refus, il s'avance dans la baie et a bientôt rasé un fort de quatorze canons qui en faisait toute la défense. Le commandant anglais prit alors le parti de faire mettre le feu à tous les édifices et magasins de l'établissement et se retira dans les bois avec sa troupe. On y fit une battue; mais on ne put parvenir à découvrir leur retraite. Bientôt après Allemand reprit la mer, et, malgré les escadres anglaises postées aux attérages pour attendre la division Richery et la sienne, il rentra à Lorient le 10 novembre suivant, amenant avec lui un bâtiment chargé de piastres qu'il avait capturé dans sa traversée.

En 1799, commandant le vaisseau *le Tyrannicide,* il fit la campagne de la Méditerranée et celle de l'Océan dans l'armée navale aux ordres de l'amiral Bruix, et il contribua à la prise d'un grand nombre de bâtiments du commerce anglais, espagnols et hollandais.

Allemand commandait le vaisseau *l'Aigle,* lors de l'expédition contre Saint-Domingue, en 1801. Le capitaine général Leclerc le chargea de l'attaque de la ville de Saint-Marc, qu'il réduisit en peu de temps. Il reçut ensuite la mission de faire la guerre à Toussaint-Louverture; on mit en conséquence sous ses ordres deux bataillons de la légion expéditionnaire et environ deux cents hommes de cavalerie. Après avoir forcé les nègres révoltés à se retirer, il remonta sur son vaisseau et rentra au cap Français, ramenant avec lui un grand nombre d'habitants auxquels il avait sauvé la vie en les recevant à son bord. En 1803, le vaisseau *l'Aigle* ayant besoin de réparations, Allemand fut expédié pour France. Les

deux demoiselles Bénezech, dont le père était mort préfet colonial à Saint-Domingue, furent, ainsi que quelques autres passagers de distinction, embarqués sur ce vaisseau. A l'arrivée à Brest de ce bâtiment, le préfet maritime adressa au ministre de la marine une plainte officielle contre le capitaine Allemand, relativement à la conduite qu'il avait tenue à l'égard de ses officiers et de ses passagers. Il était accusé d'avoir traité ses officiers avec une dureté sans exemple; d'avoir molesté quelques-uns de ses passagers; de s'être permis d'ouvrir le portefeuille de M. Bénezech et de prendre lecture de ses papiers, sans respect pour l'inviolabilité du sceau, et enfin d'avoir outragé les filles de cet administrateur par des propos et des manières que l'humanité et la décence réprouvaient également. Une enquête ayant été ordonnée pour éclaircir ces faits, il en résulta qu'en effet le capitaine Allemand, par le caractère irascible qu'il portait dans le service, avait souvent été dans le cas de manquer d'égards et même de justice envers ses subordonnés et ses passagers. Quant aux faits relatifs aux demoiselles Bénezech, c'est-à-dire ceux qui tiennent à la décence et à la délicatesse, ils sont restés sous le voile, la commission ayant jugé à propos de se contenter de la simple dénégation de cet officier supérieur[1].

En 1804, Allemand passa au commandement du *Magnanime* et contribua à la prise de la Dominique. Lors de l'institution de la Légion-d'Honneur il fut nommé chevalier, et peu de temps après officier de cet ordre. Promu au grade de contre-amiral au mois de janvier

(1) Il est douloureux d'avoir à raconter de pareils faits dans la vie d'un officier général, mais heureusement les hommes du caractère de l'amiral Allemand sont rares dans la marine, dont les officiers sont généralement cités pour leur politesse et leur urbanité.

1805, il succéda à l'amiral Missiéssy dans le commandement de l'escadre de Rochefort, et porta son pavillon sur *le Majestueux,* de cent vingt canons. Sorti de ce port, il alla s'établir en croisière sur un point où il devait être rallié par la flotte combinée aux ordres des amiraux Villeneuve et Gravina. Cette jonction n'ayant pu s'effectuer, Allemand résolut de tenir la mer tant qu'il aurait de l'eau et des vivres. Habile à choisir les parages où il pourrait intercepter les convois qui retournaient en Angleterre avec les produits des différentes possessions de la Grande-Bretagne, il fit beaucoup de prises richement chargées et s'empara du vaisseau anglais *le Calcutta,* de cinquante-six canons. Il ne fut pas moins habile dans les moyens qu'il employa pour dérober sa marche aux escadres ennemies envoyées à sa recherche. Les Anglais, frustrés dans leurs efforts pour le rencontrer, donnèrent à son escadre le nom d'*escadre invisible.* Enfin, après avoir passé près de six mois à la mer, Allemand ramena à Rochefort son escadre augmentée d'un vaisseau, et mit à terre environ mille prisonniers.

A la fin de l'année 1807, il sortit de nouveau de ce port avec cette escadre, en passant à travers l'armée anglaise qui le bloquait, et se rendit à Toulon, où il se rallia au pavillon de l'amiral Ganteaume.

En 1808, commandant en second l'armée navale de Toulon, on mit sous ses ordres une division de cinq frégates avec lesquelles il remplit une mission à l'île d'Elbe et à Corfou.

Nommé vice-amiral en 1809, il fut chargé du commandement en chef des escadres de Brest et de Toulon réunies à celle de Rochefort. Cette armée était mouillée en rade de l'île d'Aix, lorsque, le 6 avril, l'amiral Co-

chrane parut dans la rade des Basques avec douze vaisseaux de ligne, six frégates, onze corvettes et environ cinquante bâtiments armés en brûlots. L'amiral Allemand, prévoyant une entreprise contre son armée, la fit disposer sur deux lignes de bataille endentées très serrées, l'une au N. $\frac{1}{4}$ N.-O., et l'autre au S. $\frac{1}{4}$ S.-E., afin de présenter moins de surface. En même temps il fit établir, à environ quatre cents toises au large de l'armée, une estacade de huit cents toises de longueur, dont l'extrémité nord était à une encâblure et demie des rochers de l'île. Le 12, à huit heures et demie du soir, par un vent très violent, les brûlots ennemis, au nombre de trente-trois et trois machines infernales, mirent à la voile. Les quatre premiers vinrent faire explosion contre l'estacade; deux autres leur succédèrent, et bientôt tous les suivirent. L'estacade les arrêta pendant quelques moments; mais ils la franchirent enfin et arrivèrent sur l'armée française, en gouvernant sur le vaisseau amiral *l'Océan*, qui était au centre de la ligne. A l'apparition des brûlots le signal avait été fait de filer les câbles par le bout et même de les couper au besoin. Cette manœuvre sauva ceux des bâtiments qui l'exécutèrent à temps; mais le lendemain, au jour, on vit, échoués sur les Palles, trois vaisseaux et une flûte qui, n'ayant pu être relevés, s'étaient incendiés. Cette affaire donna lieu à un jugement par suite duquel un capitaine de vaisseau fut fusillé, un autre dégradé et un troisième condamné à trois mois de détention.

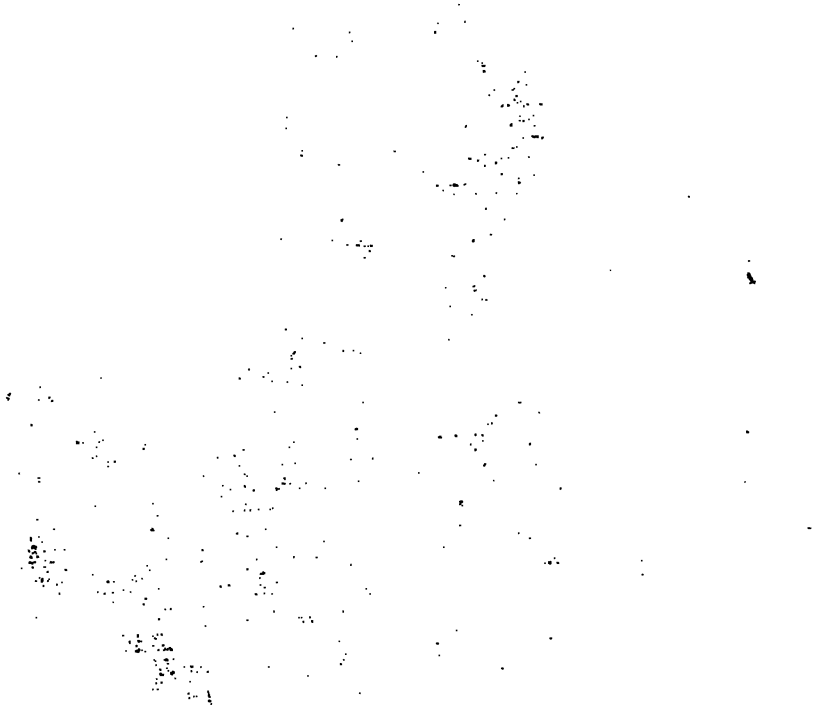
De 1809 à 1812, le vice-amiral Allemand commanda en chef l'armée navale de la Méditerranée sur les vaisseaux *le Lion* et *l'Austerlitz*, et l'escadre de Lorient sur *l'Eylau*. Avec cette dernière il fit une campagne dans l'Océan, pendant laquelle il s'empara d'un grand

nombre de bâtiments anglais qu'il brûla ou coula à fond. Au mois de décembre 1813, l'empereur lui confia, par lettre close, le commandement des divisions de flottille réunies à Flessingue et à Anvers. A cette époque l'île de Cadsand et celle de Walcheren étaient menacées par les Anglais, et Bonaparte avait compté sur l'habileté et la valeur de l'amiral Allemand pour les défendre. Il était indispensable qu'il concertât les opérations de la flottille avec les mouvements de l'armée de terre, et qu'il s'entendît à cet égard avec les généraux qui commandaient dans ces îles; mais le caractère inquiet et tracassier de cet amiral étant de nature à compromettre également ceux qui avaient à lui donner des ordres et ceux qui devaient en recevoir de lui, l'empereur, sur un rapport du ministre de la marine Decrès, révoqua la destination qui avait été donnée à Allemand, et l'amiral Missiéssy fut chargé du commandement supérieur de ces flottilles. Pour dédommager l'amiral Allemand de cette espèce de disgrace, il fut nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur. En 1814 il fut créé chevalier de Saint-Louis, et au mois de décembre de la même année admis à la retraite. Réintégré sur les listes de la marine en 1815, il fut une seconde fois mis en retraite en 1816. Il se retira à Toulon, où il mourut le 2 mars 1826.

Peu d'officiers ont parcouru une carrière maritime plus active que l'amiral Allemand; l'état de ses services présente un total de quatre cent quarante-cinq mois, dont trois cent dix-huit sous voiles. Pendant ce laps de temps il a exercé neuf commandements généraux, rempli dix-huit missions et assisté à dix-sept combats. Sa vie militaire présente des circonstances heureuses, mais on n'y remarque aucun de ces faits d'armes qui prouvent les talents et les qualités dont la réunion est nécessaire

dans un officier général. Altier, frondeur et méconnaissant toute autorité supérieure, il abusait souvent de celle qui lui était confiée, et, nous le disons à regret, les officiers regardaient presque comme une défaveur ou une punition d'être employés sous ses ordres.

BISSON.



BISSON

(HIPPOLYTE),

ENSEIGNE DE VAISSEAU,

Né à Guémené (Loire-Inférieure) le 3 février 1796, mort le 5 novembre 1827.

Voué dès sa jeunesse au service de la marine, Bisson avait à peine terminé ses premières études lorsqu'en 1811 il s'embarqua comme mousse sur la goëlette *la Vedette,* qui était employée à la protection des convois. Après avoir navigué pendant environ huit mois sur ce bâtiment, il en débarqua pour entrer en qualité d'élève à l'école spéciale de marine établie sur le vaisseau *le Tourville,* en rade de Brest.

Pendant les quinze mois qu'il passa sur ce bâtiment, il y acquit une instruction solide sur la théorie et la pratique du métier dont il avait fait choix, en même temps qu'il y puisa cet esprit d'ordre et ces principes de discipline et de subordination qui font le véritable homme de mer et le bon officier. Laborieux, actif et intelligent, le sang-froid et la rapidité du jugement formaient la base de son caractère; aussi le commandant de l'école le désignait-il comme l'un des meilleurs élèves.

Embarqué, au mois de mars 1816, comme aspirant de

première classe, sur le brick *le Huron,* il fit à bord de ce bâtiment une campagne de dix-neuf mois consécutifs dans les Antilles.

A son retour à Brest, en 1818, il passa, en qualité d'élève de première classe, sur la gabarre *la Zélée,* avec laquelle il parcourut, pendant quarante-trois mois, les mers de l'Inde, et visita les côtes de l'Afrique et de l'Amérique.

Au mois de mars 1821, Bisson fut promu au grade d'enseigne de vaisseau, et il navigua successivement sur la gabarre *la Ménagère* et la goëlette *la Daphné,* dans le Levant et la Méditerranée.

En 1827 Bisson était embarqué sur la frégate *la Magicienne,* qui faisait partie de l'escadre du Levant aux ordres de l'amiral de Rigny. A cette époque de la guerre qui régnait entre les Turcs et les Grecs, la plus odieuse piraterie désolait le commerce de toutes les nations européennes dans le Levant, et les efforts des officiers de notre marine ne parvenaient que difficilement à atteindre les forbans dont l'Archipel était infesté.

La corvette *la Lamproie* étant, au mois d'octobre 1827, en croisière sur les côtes de Syrie, s'empara du brick grec *le Panayoti,* ayant soixante-six hommes d'équipage. Ce pirate, conduit d'abord à Alexandrie, fut reconnu, par plusieurs capitaines de bâtiments marchands, pour les avoir pillés, les uns à Scarpento, d'autres sur la côte de Caramanie, et divers objets leur appartenant furent réclamés.

La frégate *la Magicienne,* qui partait d'Alexandrie pour aller à Smyrne, prit à son bord l'équipage du corsaire, à l'exception de six hommes, qui y furent laissés. L'enseigne Bisson et quinze marins français complétèrent l'armement de ce bâtiment, et tous deux firent

voile pour l'Archipel. Mais dans la nuit du 4 novembre un gros temps sépara les deux bâtiments, et la prise, que le mauvais état de son grément rendait peu propre à tenir la mer, fut forcée de relâcher à l'île de Stampalie.

A quelque distance de terre, et lorsque *le Panayoti* était sur le point de doubler la pointe de l'île, deux des prisonniers grecs se jetèrent à la nage et gagnèrent la terre. Le 5, à huit heures du matin, le brick jetait l'ancre dans une petite baie située à trois milles de la ville de Stampalie.

La désertion des deux Grecs et la chance qu'ils avaient eue de gagner la terre, malgré la grosse mer, éveilla des inquiétudes dans l'esprit de Bisson, qui, servant depuis long-temps dans la station, n'ignorait pas que toutes les îles de l'Archipel fourmillaient de pirates qui maîtrisaient quelques pauvres villages dont les habitants n'osaient pas même les dénoncer, effrayés qu'ils étaient de la sorte de solidarité et d'organisation qui liaient ces bandits entre eux. En conséquence, il ordonna que toutes les armes qui se trouvaient à bord fussent montées sur le pont et examinées avec soin. Il prit en même temps toutes les précautions nécessaires pour se mettre en état de repousser les pirates s'ils essayaient de tenter un coup de main sur son bâtiment.

A la chute du jour, Bisson envoya son équipage prendre du repos, les travaux du mouillage ayant été fort pénibles. Resté seul avec son second, le pilote Trémintin, il l'entretint des dangers qu'ils couraient d'être attaqués par les pirates, à l'instigation des deux Grecs déserteurs, et lui fit jurer que, s'ils parvenaient à s'emparer du bâtiment et qu'il lui survécût, il le ferait sauter plutôt que de le laisser en leur pouvoir. Trémintin le lui promit.

A dix heures du soir, malgré l'obscurité occasionnée par un temps lourd et bas, on distingua deux embarcations doublant une pointe de rochers et se dirigeant sur *le Panayoti*, en poussant des cris de vengeance. C'étaient deux mistiks, chargées chacune de soixante à soixante-dix hommes. Aussitôt tout l'équipage du brick monta sur le pont, et chacun prit son poste de combat. Bisson s'installa sur le beaupré, pour mieux observer la manœuvre de ces embarcations qui s'avançaient à force de rames. Bientôt elles arrivèrent à une petite distance, se dirigeant sur l'avant du bâtiment pour l'aborder. Bisson alors ordonna à sa mousqueterie de faire feu, et lui-même déchargea un fusil à deux coups, dont il était armé, sur l'embarcation la plus rapprochée du *Panayoti*.

Les pirates ripostèrent par une vive fusillade et accostèrent le bord. L'une des embarcations aborda par l'avant et l'autre par la joue de babord. Les Français qui se présentèrent pour s'opposer à l'abordage furent tués, et bientôt, malgré les héroïques efforts de Bisson, de son second et de ce qui lui restait d'équipage, les pirates furent maîtres du bâtiment. Leur premier soin fut de descendre dans la cale pour procéder au pillage, unique but de leur expédition.

Bisson, quoique blessé, était parvenu à se dégager des mains de quelques Grecs qui l'avaient saisi d'abord. Alors, passant sur l'arrière, il appelle Trémintin qui combattait encore, et, avec l'accent et le sang-froid du désespoir : « Pilote, lui dit-il, ces brigands sont maîtres du bâtiment, la cale et le pont en sont remplis; c'est le moment de terminer l'affaire. » Aussitôt il s'affale sur le tillac de l'avant-chambre, qui n'était qu'à trois pieds au-dessous du pont et où se trouvaient les poudres. Il tenait

une mèche cachée dans sa main gauche, et dans cette position il avait le milieu du corps au-dessus du pont. Alors il donne l'ordre à Trémintin d'engager le peu de Français qui restaient encore à se jeter à la mer; ensuite, serrant la main de son second, il lui dit: « Adieu, pilote; je vais tout finir! » Quelques secondes après *le Panayoti* sautait en l'air.

Le lendemain de cette catastrophe on trouva sur la plage, que jonchaient les débris du brick et des deux mistiks qui l'avaient abordé, les corps de trois marins français. Soixante-dix cadavres grecs, que la mer rapporta dans la journée, prouvèrent que la résolution héroïque du brave Bisson avait eu un plein succès.

Trémintin, ainsi que quatre des marins français qui s'étaient jetés à la mer, survécurent seuls à ce désastre [1].

Un dévouement aussi généreux que celui de Bisson méritait des honneurs et des récompenses inusitées; aussi la reconnaissance publique s'est-elle manifestée de plusieurs manières. Tous les journaux de la capitale et des départements se sont empressés de payer un juste tribut de louanges à la valeur de cet officier. La ville de Lorient a fait frapper une médaille pour en éterniser le souvenir, et une souscription a été ouverte à Toulon pour élever un monument à la gloire de Bisson.

Les lois et les réglements qui régissent le service de la marine n'accordent de pension qu'aux père, mère ou veuve des officiers; Bisson ne laissait qu'une sœur, et le roi, par une honorable exception, ordonna qu'une loi

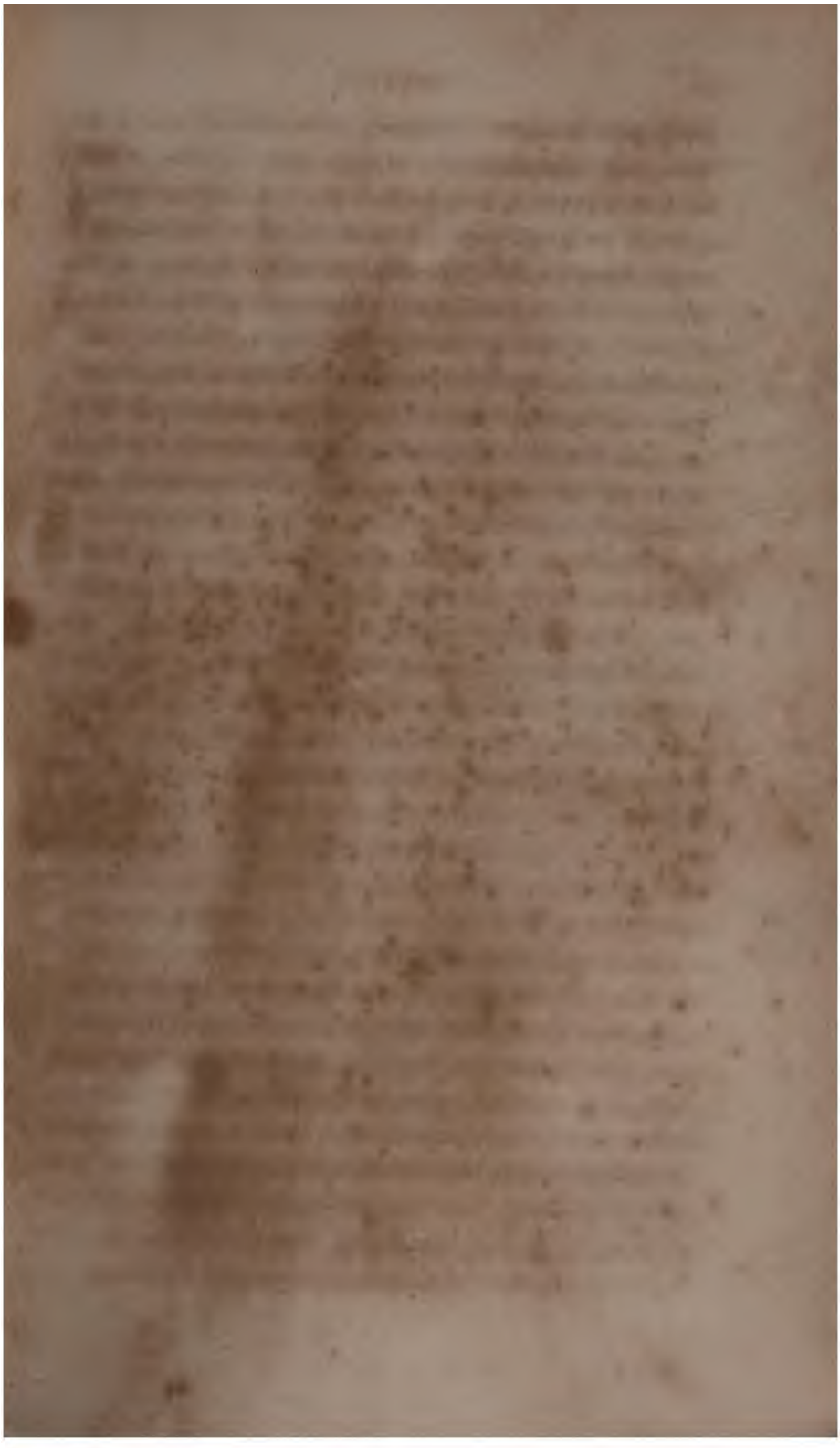
(1) Le pilote Trémintin, dont la conduite ferme et courageuse seconda le dévouement de Bisson, fut nommé chevalier de la Légion-d'Honneur et admis dans le corps de la marine avec le grade d'enseigne de vaisseau. Le ministre lui remit, en outre, une épée d'honneur qui rappelle l'action glorieuse à laquelle il a si vaillamment concouru.

serait présentée aux Chambres pour faire allouer à mademoiselle Bisson une pension pareille à celle que la loi accorde à la veuve d'un vice-amiral (quinze cents francs).

Voici en quels termes le ministre de la marine (M. le baron Hyde de Neuville) retraçait la fin tragique de Bisson, dans le discours qu'il prononça à la Chambre des Députés, le 21 avril 1828 :

« Bisson se précipite dans la chambre où d'avance il a lui-même tout préparé; il prend une mèche, met le feu aux poudres; le navire saute.... Le sacrifice de l'honneur et du patriotisme est consommé; un noble cœur a cessé de battre, et la France compte un héros de plus ! »

A l'exemple de la ville de Lorient, Paris paya aussi son tribut de deuil à la mémoire de Bisson. Le 11 février 1828, l'église de Saint-Sulpice a reçu sous ses voûtes tout ce que la capitale renfermait d'officiers de la marine, auxquels s'étaient joints une foule d'officiers de toutes les armes, tant il est vrai qu'en France les actions généreuses ont un écho qui retentit dans tous les cœurs.



BAILLI DE CHAMBRAY.

CHAMBRAY

(JACQUES-FRANÇOIS DE),

CHEVALIER, GRAND'CROIX, BAILLI ET VICE-AMIRAL DE L'ORDRE DE MALTE, COMMANDANT GÉNÉRAL DES VAISSEAUX DE LA RELIGION,

Né à Evreux le 15 mars 1687, mort à Malte le 8 avril 1756.

Chambray était le troisième et le plus jeune enfant de Nicolas, baron de Chambray, chevalier et seigneur dudit lieu, et de Anne Ledoux de Melleville. Jusqu'à l'âge de dix ans, sa santé fut si faible et si débile, que ses parents eurent long-temps la crainte de le perdre; mais à cette époque son tempérament se développa et il fut constamment doué, depuis, d'une santé robuste et d'une force de corps extraordinaire.

Sa mère, qui était devenue veuve, le destinant à entrer dans l'Ordre de Malte, obtint pour lui, en 1699, l'emploi de page du grand-maître, dom Raimond Perellos de Rocoful.

Après avoir terminé ses trois années de page, le jeune Chambray revint à Évreux, et il témoigna si vivement à sa mère le désir qu'il avait d'entrer dans l'armée de terre, que la bonne baronne y consentit, quoiqu'elle eût préféré le voir continuer ses services dans l'Ordre de Malte. Son frère aîné, qui était capitaine au régiment de

Picardie, infanterie, le fit entrer dans sa compagnie comme sous-lieutenant, en 1703, et il fit en cette qualité la campagne de 1704, devenue célèbre par l'issue funeste de la seconde bataille de Hochstett (13 août).

Chambray était au service depuis deux ans et sur le point d'obtenir une lieutenance, lorsque, cédant enfin aux instances de sa mère, il consentit à embrasser la carrière de l'Ordre de Malte. Il prit donc son congé du service de l'armée de terre et partit pour Malte au mois de septembre de l'année 1705.

A cette époque la marine de l'Ordre venait de subir une réorganisation; les Barbaresques, contre lesquels ses forces étaient principalement dirigées, s'étaient, à l'aide du Grand-Seigneur, pourvus de grands bâtiments; il devenait donc indispensable de renoncer, sinon entièrement, au moins en partie, au système des galères, si l'Ordre voulait lutter contre eux avec quelques chances de succès. Le grand-maître, dom Raimond de Rocaful, avait, en conséquence, fixé à cinq le nombre des galères, et en même temps il avait fait construire et armer deux vaisseaux de soixante canons, un de cinquante-six et une frégate de quarante. L'Ordre eut donc, depuis cette époque, deux marines, celle des galères et celle des vaisseaux. Ce fut sur la première que le jeune Chambray s'embarqua d'abord pour faire les caravanes exigées par les réglements. Après deux campagnes, il obtint, en 1706, de passer dans l'escadre des vaisseaux, et depuis cette époque il y servit constamment.

Lorsqu'en 1707 les Algériens vinrent assiéger Oran, qui appartenait alors aux Espagnols, le grand-maître envoya l'escadre des vaisseaux au secours de cette place, et Chambray fit partie du détachement qu'on débarqua pour renforcer la garnison. Le siége fut long et meur-

trier; Chambray trouva l'occasion de s'y distinguer; dans une des nombreuses sorties qui eurent lieu contre les assiégeants, un mousquet qui éclata dans ses mains lui fit une blessure grave au poignet droit; mais il n'en continua pas moins son service. Quelques jours après, étant à la tranchée, au fort Saint-Philippe, il fut atteint d'une balle qui lui traversa le col; cette blessure, jugée mortelle d'abord, fut cependant heureuse pour lui; car, ce fort étant tombé au pouvoir des Barbaresques, la garnison fut emmenée prisonnière à Alger, où elle subit une captivité de dix années. Le grand-maître, pour récompenser la belle conduite de Chambray au siége d'Oran, le nomma enseigne au mois de novembre 1707.

En septembre 1710, il prononça ses vœux à Malte et fut admis au nombre des chevaliers de l'Ordre. Il continua de servir dans l'escadre des vaisseaux, et fut nommé successivement lieutenant de vaisseau en 1711, capitaine en second en 1719, major d'escadre en 1721, et capitaine de frégate en 1723; ce fut en cette qualité qu'il prit le commandement de la frégate *le Saint-Vincent.*

Le Grand-Seigneur avait envoyé en présent au dey de Tripoli un vaisseau de quarante-huit canons, monté par quatre cents hommes d'équipage; ce bâtiment, que commandait le vice-amiral de la Régence, désolait le commerce des puissances de l'Europe dans les mers du Levant. Le grand-maître ayant chargé le chevalier de Chambray d'aller à la poursuite de ce forban, il appareilla de Malte dans les premiers jours du mois de mai 1723. *Le Saint-Vincent* croisait depuis plusieurs jours dans les parages de la Sicile, lorsque, le 13, le chevalier de Chambray eut enfin connaissance de l'amiral tripolitain; la marche supérieure de sa frégate lui

permit de l'atteindre promptement, et aussitôt il commença à le canonner. Le combat qui s'engagea entre ces deux bâtiments fut des plus acharnés; le Tripolitain se battit en désespéré, et ce ne fut qu'après quatre heures de la résistance la plus vigoureuse, que, démâté et coulant bas d'eau, il amena enfin son pavillon.

Le Saint-Vincent, qui avait aussi beaucoup souffert dans sa mâture et dans ses agrès, parvint cependant à gagner le port de Malte avec sa prise. Le grand-maître se rendit à bord de la frégate avec sa cour, et il félicita publiquement le chevalier de Chambray sur la brillante valeur qu'il avait déployée dans cette circonstance.

Au moment où *le Saint-Vincent* avait aperçu l'amiral tripolitain, il était accompagné d'une tartane qui avait pris la fuite. Le chevalier de Chambray, aussitôt que ses avaries furent réparées, demanda au grand-maître la permission d'aller à la recherche de ce bâtiment, et, l'ayant obtenue, il remit immédiatement à la mer. Il ne tarda pas à le rencontrer, et, étant parvenu à s'en emparer, il l'amena quelques jours après dans le port de Malte [1]. Au mois d'août de la même année, dans une nouvelle sortie, il attaqua un corsaire algérien de trente-six canons, qu'il força de s'échouer à la côte, entre Tanger et le Mont-aux-Singes. La commanderie de Virecourt, en Lorraine, qui vint à vaquer à cette époque, fut la récompense de ce nouveau service.

Au mois de janvier 1726, le commandeur de Chambray fut promu au grade de capitaine de vaisseau, et le grand-maître lui confia le commandement du vaisseau *le Saint-Antoine*, de soixante canons.

(1) C'était *la Bellina*, tartane de quatorze canons, montée par quatre-vingts hommes d'équipage.

Chargé de croiser dans la Méditerranée et dans les mers du Levant, pour les purger des forbans dont elles étaient infestées, le commandeur s'acquitta de cette mission avec tant de zèle et de persévérance, qu'en moins de quelques mois il prit, brûla, ou coula bas, un grand nombre de bâtiments appartenant aux régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli.

En 1731, le commandeur de Chambray fut nommé lieutenant-général, commandant des vaisseaux de la Religion. A cette époque, la marine de l'Ordre de Malte se composait de trois vaisseaux, deux frégates et quatre galères.

L'année suivante, le grand-maître, ayant été informé qu'un nombreux convoi de bâtiments turcs devait appareiller de la rade de Damiette pour Smyrne et Constantinople, ordonna au commandeur de Chambray d'aller le détruire. Il appareilla de Malte le 23 juillet 1732, avec les vaisseaux *le Saint-Antoine* et *le Saint-George*, et se dirigea sur les côtes de Syrie et de Chypre, où il croisa pendant quelque temps, attendant deux tartanes qui devaient lui servir de mouches; elles le rejoignirent dans les premiers jours du mois d'août, et il les envoya immédiatement à la côte d'Égypte pour observer le convoi turc et s'assurer de quels bâtiments se composait son escorte. L'une des deux revint bientôt lui rendre compte que les navires turcs et grecs mouillés dans la rade de Damiette étaient au nombre d'environ quarante, escortés par deux sultanes, l'une de soixante-dix canons, portant pavillon amiral, la seconde de soixante; et qu'en outre une autre sultane de soixante-dix canons, commandée par un renégat maltais, croisait sur la côte de Caramanie.

D'après ces informations, le commandeur de Cham-

bray, suivi du *Saint-George* et de la tartane, se dirigea sur Damiette. Chemin faisant il fut rejoint par l'autre tartane, qui lui confirma les renseignements donnés par la première. L'escadre maltaise arriva à la hauteur de Damiette le 15 août au soir; elle louvoya toute la nuit, en conservant la terre sous le vent à elle. Le lendemain, au point du jour, le commandeur appela les capitaines à bord du *Saint-Antoine*. Là il leur développa son plan d'attaque : il chargea celui du *Saint-George* de combattre la sultane de soixante canons, se réservant la sultane amirale, et il recommanda aux capitaines des tartanes de brûler, couler ou faire échouer le plus grand nombre possible des bâtiments du convoi.

Pendant ce temps l'escadre s'approchait de Damiette, et à midi elle n'en était plus qu'à trois lieues. A sa vue les deux sultanes turques appareillèrent en coupant leur câble, et elles firent route au nord. C'était ce que désirait le commandeur qui, redoutant les bas fonds de la côte d'Egypte, ne voulait point attaquer ces bâtiments à leur mouillage. L'escadre maltaise les suivit pendant plusieurs heures, jusqu'à ce qu'enfin, parvenue à la portée du canon, le commandeur de Chambray commença à tirer en chasse sur la sultane amirale. Celle-ci lui riposta avec ses canons de retraite. Cependant, vers une heure et demie, étant enfin parvenu par son travers, *le Saint-Antoine* lui envoya une bordée qui la démâta de son grand mât. La sultane y répondit par une volée de toute son artillerie, qui causa des avaries tellement majeures au vaisseau qu'il fut contraint de laisser arriver pour les réparer. *Le Saint-George*, en passant à côté de la sultane amirale pour aller combattre l'autre, qui faisait force de voiles pour fuir, lui envoya également sa volée. *Le Saint-Antoine*, ayant eu bientôt réparé ses

avaries, revint continuer le combat commencé si avantageusement. L'amiral turc le soutint avec la plus grande valeur, et il continua ainsi jusqu'au soir. La nuit vint y mettre fin, et les deux combattants, criblés de boulets, se séparèrent pour réparer les dommages qu'ils s'étaient causés réciproquement.

Dans l'état où se trouvait réduite la sultane amirale, le commandeur ne craignait pas qu'elle lui échappât; cependant il manœuvra toute la nuit pour la conserver en vue. Le lendemain, 17 août, *le Saint-George*, qui n'avait pu atteindre l'autre sultane, vint rejoindre *le Saint-Antoine*, et tous deux se dirigèrent sur l'amiral turc. Le combat recommença alors avec une nouvelle vigueur; toutefois il ne pouvait être de longue durée. Bientôt ce qui restait de mâts à la sultane amirale fut abattu, et elle était rase comme un ponton. Plusieurs fois le commandeur cria à l'amiral turc de se rendre, mais ce fut en vain; il continua de se battre avec acharnement. Cependant les deux vaisseaux de la Religion souffraient aussi beaucoup dans leur mâture et leurs agrès du feu vif et nourri de la sultane. Le commandeur, voyant qu'il ne lui restait d'autre parti que de la couler bas, se mit en devoir de le faire. Passant alors en arrière de l'amiral turc, il lui envoya sa volée en enfilade, à portée de pistolet, et alla ensuite s'établir sur sa hanche de tribord, où il continua de le canonner en pointant à couler bas. *Le Saint-George*, arrivant à son tour, lui envoya aussi une volée en enfilade, qui enleva son arcasse tout entière et démonta son gouvernail. Ce fut le dernier épisode du combat. A ce moment on vit flotter un pavillon blanc à bord de la sultane, et les couleurs du croissant furent amenées immédiatement. Le commandeur de Chambray envoya amariner sa prise,

et l'on ramena à son bord l'amiral turc et ses principaux officiers. C'était le fameux Ali-Méhémet, l'un des meilleurs officiers de mer du Grand-Seigneur, et qui s'était fait une grande réputation de bravoure dans la dernière guerre de la Porte contre les Vénitiens. Le commandeur le reçut avec la plus grande distinction et lui prodigua tous les égards dus au courage malheureux. Des cinq cents hommes dont se composait l'équipage de la sultane amirale, il ne restait que cent Turcs, seize Grecs et quatorze esclaves chrétiens de différentes nations; le reste avait été tué ou blessé. Ce bâtiment se trouva tellement criblé de boulets et dans un tel état de délabrement qu'il fut jugé impossible de le conduire à Malte; le commandeur, après en avoir fait retirer les canons et les munitions de guerre, y fit mettre le feu. Ainsi se termina l'un des plus beaux combats que les vaisseaux de la Religion eussent soutenu depuis long-temps contre la marine du Grand-Seigneur.

A son retour à Malte, le commandeur de Chambray reçut les félicitations du grand-maître, qui le nomma grand'croix et bailli de l'Ordre, et, au mois d'août de l'année 1733, il le pourvut de la commanderie magistrale de Metz.

A la fin de l'année 1735, le grand-maître et le conseil de l'Ordre, ayant jugé nécessaire de réduire la marine de la Religion à deux vaisseaux et une frégate, forces jugées suffisantes pour contenir et réprimer les Barbaresques, les autres bâtiments furent désarmés. Cette marine, ainsi réduite, ne pouvait plus être commandée par un lieutenant-général; elle fut mise sous les ordres d'un capitaine de vaisseau. Toutefois, lorsque la nouvelle de cette opération parvint dans les régences de Tunis, Alger et Tripoli, on y fit des réjouissances. « Nous

ne rencontrerons donc plus à la mer ce Rouge de Malte, disaient les beys. » C'est ainsi qu'ils désignaient le bailli de Chambray, parce qu'il avait le teint très coloré.

Depuis l'époque où il avait commandé les bâtiments de la Religion jusqu'à celle où il cessa de naviguer (février 1736), le bailli de Chambray avait fait vingt-quatre campagnes, pris onze bâtiments aux Infidèles et fait entrer dans le trésor de l'Ordre un million quatre cent mille livres, valeur de ce temps-là.

Le repos auquel le bailli de Chambray se voyait en quelque sorte condamné, à l'âge de quarante-huit ans, ne pouvait convenir à son activité; il chercha à la satisfaire par l'exécution d'un projet qu'il méditait depuis quelque temps. L'île de Gozzo, située au nord-ouest de Malte, dont elle est séparée par un détroit d'environ une lieue et demie de large, était, faute de fortifications, sans cesse exposée aux attaques et aux incursions des Barbaresques. Déjà, en 1722, ils y avaient fait une descente, et avaient emmené en esclavage une grande quantité d'habitants. Lorsqu'en 1725 les Turcs menacèrent Malte, on fut obligé d'y transporter toute la population de l'île de Gozzo, parce que le port de Miggiaro était le seul point accessible pour le débarquement qu'on redoutait.

Le bailli de Chambray demanda et obtint du grand-maître et du conseil de l'Ordre l'autorisation de faire élever à ses frais une ville, et de la munir de fortifications qui la mettraient à l'abri de toute insulte. Les travaux furent commencés en 1749, et, en moins de six ans, le bailli, nouveau Romulus, parvint à fonder une ville qui reçut le nom de *Cité neuve de Chambray*, qu'elle a conservé depuis. Cette ville n'a qu'un front de fortifications, tourné du côté de l'île; de l'autre elle est bordée

par des rochers inaccessibles battus par la mer, et sur lesquels est construit le fort Chambray.

Impatient de jouir du fruit de ses travaux et d'aller s'établir au milieu d'une population qui bénissait son nom, le bailli de Chambray commit l'imprudence d'habiter trop tôt la maison qu'il s'était fait bâtir dans la cité neuve, et il y contracta une maladie grave. Transporté à Malte, il y languit pendant plusieurs mois et succomba le 8 avril 1756, à l'âge de soixante-neuf ans. Il fut inhumé dans l'église de Saint-Jean, où on lui érigea un tombeau sur lequel on lit cette épitaphe :

Mari
Ætatis suæ nulli secundus,
Fudit Turcos
Terrâ.
Arce propriis impensis exstructa
Tutavit cives.
Obiit Melito, 8 april. anno 1756.

Ainsi qu'on en peut juger par le portrait placé en regard de cette notice, le bailli de Chambray était d'une grande taille, très corpulent et avait l'air martial. Son visage était très coloré, et de là lui venait le surnom que les Maltais et les Barbaresques lui avaient donné, *le Rouge de Malte*. Son tempérament était des plus robustes, et il était d'une force de corps extraordinaire. Sa vue, qui était fort bonne, lui permettait de distinguer les moindres objets à une très grande distance, et cet avantage lui fut plus d'une fois utile à la mer. A ces diverses qualités le bailli de Chambray joignait une rare bravoure et un sang-froid imperturbable. Il était généralement considéré comme le plus célèbre marin de son temps, et il est justement placé au nombre des grands hommes dont s'honore l'Ordre de Malte.

CASSAND.

CASSARD

(JACQUES),

CAPITAINE DE VAISSEAU, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Nantes en 1672, mort au château de Ham en 1740.

Le père de Cassard, qui était capitaine d'un navire marchand, éleva son fils dans sa profession. Peu favorisé de la fortune, il ne put lui donner une éducation brillante, et le jeune Cassard avait à peine reçu les premiers éléments de sa langue et du métier de la mer lorsqu'il perdit l'auteur de ses jours. Mais la nature l'avait doué d'une ame forte, d'une volonté ferme, et ce fut à ces qualités, jointes à une bravoure extrême, qu'il dut ses succès comme marin.

Cassard venait d'atteindre sa quinzième année lorsqu'il partit pour Saint-Malo. En y arrivant il s'embarqua comme mousse sur un corsaire, et il déploya dans cette première campagne un zèle et une activité qui firent prédire à son capitaine qu'il serait un jour un marin célèbre.

Lorsqu'en 1697 le baron de Pointis fut chargé d'aller bombarder et détruire la ville de Carthagène des Indes, il proposa à Cassard de l'accompagner. Huit vaisseaux, trois frégates, une corvette, deux flûtes et une galiote à

bombes furent armés à Brest pour cette expédition. Cassard s'embarqua sur la galiote, et il dirigea les bombes avec tant d'habileté et de précision, qu'en très peu de temps il parvint à faire taire le feu que faisaient les forts sur l'escadre. Aussi M. de Pointis, en rendant compte à la cour de la prise de Carthagène, fit le plus grand éloge de la bravoure et des talents qu'avait déployés Cassard en cette circonstance.

A son retour en France, les armateurs de Nantes lui offrirent le commandement d'un très beau corsaire qu'ils venaient de faire construire; Cassard accepta, et, dans une croisière de trois mois, il fit un si grand nombre de prises qu'il enrichit lui et tous ceux qui étaient intéressés dans cet armement.

Louis XIV, à qui on avait rendu compte des exploits de Cassard, témoigna le désir de le voir. Il se rendit à Versailles. Lorsqu'il parut devant le roi: « Monsieur Cassard, lui dit ce prince, vous faites beaucoup parler de vous. J'ai besoin dans ma marine d'un officier de votre mérite; je vous ai nommé lieutenant de frégate, et j'ai ordonné qu'on vous donnât une gratification de deux mille livres. » Cassard remercia le monarque, et, pour justifier la bonne opinion qu'avait de lui le roi, il se rendit immédiatement à Dunkerque, où, ayant pris le commandement de la corvette *le Jersey,* il alla croiser dans la Manche qui était alors couverte de corsaires. Il en prit et en détruisit un grand nombre, et rentra dans le port, trois mois après, avec plusieurs bâtiments qu'il avait capturés.

En 1708, Cassard, sorti de Saint-Malo avec une frégate et deux corvettes, alla établir une croisière sur les Sorlingues. Il y était depuis quelques jours, lorsqu'il eut connaissance d'un convoi anglais de trente-cinq bâti-

ments, escorté par un vaisseau de guerre. Cassard se met en devoir de l'attaquer; mais celui-ci, ne jugeant pas à propos de l'attendre, prend la fuite en abandonnant son convoi. Cassard en amarina cinq des plus richement chargés, qu'il conduisit à Saint-Malo. Après avoir fait faire à sa frégate les réparations qui lui étaient nécessaires, il retourna dans la Manche, où, dans une croisière de trente et quelques jours, il s'empara encore de huit bâtiments richement chargés, avec lesquels il rentra à Saint-Malo.

Lors de la disette qu'occasionna en France le terrible hiver de 1709, le commerce de Marseille chargea Cassard d'aller au-devant de vingt-six navires chargés de blé acheté en Barbarie; mais, comme on manquait d'argent pour armer les bâtiments nécessaires à cette expédition, Cassard arme à ses frais les vaisseaux de l'État *l'Eclatant* et *le Sérieux* qu'on lui confie, et il se dispose à aller chercher le convoi. Au moment de son départ, les armateurs de vingt-cinq autres bâtiments, qui se rendaient dans le Levant, le prièrent de les prendre sous son escorte. Il y consentit, en conduisit une partie jusqu'au cap Nègre, fit escorter les autres jusqu'à Malte par *le Sérieux*, et alla avec *l'Éclatant* chercher ceux qui étaient destinés pour Marseille. Les ayant rencontrés, il revenait avec eux, lorsque, le 29 avril, à la hauteur de Biserte, il tombe au milieu d'une escadre de cinq vaisseaux anglais. La partie n'était pas égale, mais la supériorité du nombre n'intimide point Cassard; il met en panne et attend l'ennemi. Bientôt il est attaqué par trois vaisseaux, auxquels il répond en faisant feu des deux bords. Ses coups furent si heureux qu'il en démâta deux en moins d'une heure; le troisième, ayant voulu tenter l'abordage, fut tellement maltraité qu'il se vit obligé de fuir; les deux autres,

ne jugeant pas à propos de s'exposer au même sort, quittèrent le champ de bataille en fuyant sous toutes voiles. Pendant ce combat, qui dura près de deux heures, le convoi parvint à se mettre en sûreté.

L'Eclatant avait éprouvé des avaries majeures dans cet engagement; ses voiles étaient criblées et il avait reçu plusieurs boulets à la flottaison; Cassard employa une partie de la nuit à les réparer. Le lendemain, au jour, il se voit attaqué par les deux vaisseaux qui avaient fui la veille; ce nouveau combat ne l'effraie point, et il s'y présente avec la plus grande intrépidité. Il durait depuis environ une heure et demie, lorsque le plus fort de ces deux vaisseaux coula bas; l'autre s'éloigna en très mauvais état. Cassard alors, continuant sa route, entra à Porto-Farina, où les Barbaresques, témoins du combat glorieux qu'il venait de soutenir, l'accueillirent avec enthousiasme et pourvurent abondamment à tous ses besoins. Quelques jours après, *le Sérieux* le rejoignit dans ce port, et Cassard, qui était hors d'état de reprendre la mer, chargea le capitaine de ce vaisseau d'escorter jusqu'à Marseille les bâtiments qui composaient le convoi. Lorsque les avaries de *l'Eclatant* furent réparées, Cassard appareilla pour se rendre à Toulon, et dans sa traversée il s'empara de plusieurs bâtiments anglais, qu'il y fit entrer avec lui.

Après avoir désarmé ses vaisseaux, Cassard se rendit à Marseille; il y venait réclamer, non le prix du service qu'il avait rendu au commerce, mais le remboursement des sommes avancées par lui pour l'armement du *Sérieux* et de *l'Eclatant*. Les magistrats de cette ville rejetèrent sa demande, sous le prétexte que ce n'était pas lui qui avait ramené le convoi à Marseille. On a vu que c'était *le Sérieux* qui avait été chargé de cette mis-

sion. Cassard, indigné de ce refus, s'en plaignit amèrement; il cita les magistrats au parlement d'Aix; mais ce fut en vain, il ne put obtenir de jugement.

En 1710, Cassard reçut l'ordre d'armer, à Toulon, quatre vaisseaux pour aller dégager un convoi de quatre-vingt-quatre bâtiments marchands, chargés de blé, qui, en revenant de Smyrne, escorté par deux vaisseaux seulement, avait été obligé de se réfugier dans un des ports de la Sicile, pour échapper à la poursuite de six vaisseaux anglais qui les y tenaient bloqués. Cassard mit à la voile le 8 novembre; il ne tarda pas à rencontrer l'escadre anglaise, et, quoiqu'elle fût supérieure à la sienne, il n'hésita point à l'attaquer. Après un combat opiniâtre, deux vaisseaux anglais furent obligés d'amener; les autres quittèrent le champ de bataille très maltraités. Cassard alors ayant dégagé le convoi l'escorta jusqu'à Toulon, où il entra ramenant avec lui les deux vaisseaux qu'il avait capturés. Deux mois après, il sortit de ce port avec deux vaisseaux, et alla établir une croisière de Smyrne à Gibraltar; il y rencontra un convoi anglais de dix bâtiments, escorté par une frégate; le convoi et la frégate tombèrent en son pouvoir. Tant de zèle et de bravoure méritaient une récompense; Cassard fut fait capitaine de frégate, et chargé de la direction des travaux qu'on exécutait alors dans le port de Toulon.

En 1711, la France vit se renouveler la disette de grains qui l'avait affligée deux ans auparavant. On se souvint du service qu'avait rendu Cassard à cette époque, et on le chargea de se rendre à Constantinople pour y acheter des blés. Il partit de Toulon avec quatre vaisseaux et environ cinquante bâtiments marchands qui devaient charger les grains qu'il avait commission d'acheter. Arrivé dans cette capitale, où sa réputation de

bravoure l'avait précédé, il sut si bien capter la bienveillance du sultan et du grand-visir, pour lesquels il avait des présents, qu'il en obtint toutes les facilités possibles pour l'exécution de sa mission. Quelques mois après, il opérait son retour à Toulon avec un convoi qui ramena l'abondance en France.

Cassard était à Aix, en 1712, où il poursuivait son procès contre le commerce de Marseille, lorsqu'il reçut l'ordre de se rendre à Toulon pour y prendre le commandement d'une escadre destinée à aller attaquer les Portugais dans leurs colonies. Parti de ce port le 29 mars, à la tête de six vaisseaux et deux frégates, il arriva le 12 mai suivant aux îles du Cap-Vert. Après avoir fait investir le fort de la Praya par mille hommes de troupes, il entra dans le port avec son escadre et somma le gouverneur de se rendre, ce qu'il fit sans résistance. Marchant ensuite sur Ribeira-Grande, il fit la même sommation au gouverneur de cette ville, le menaçant de ne faire aucun quartier à la garnison ni aux habitants si on le forçait d'employer le canon. Quoiqu'il y eût dans l'île douze mille hommes en état de porter les armes, le gouverneur, y étant contraint par ses troupes, se rendit immédiatement, et convint de payer, dans le délai de trois jours, soixante mille piastres ; mais au lieu de tenir sa parole, il se sauva dans les montagnes avec l'évêque et les principaux habitants. Cassard attendit six jours, après lesquels, ne recevant aucunes nouvelles propositions, il fit sauter les fortifications, livra la ville au pillage, fit enlever l'artillerie, les cloches, environ quatre cents nègres, les marchandises les plus précieuses, deux cents barils de poudre, et se retira après avoir fait mettre le feu dans divers quartiers, emmenant avec lui deux bâtiments portugais qui se trouvaient dans le port.

Après cette expédition, Cassard se dirigea sur la Martinique, où il se ravitailla et fit reposer ses équipages. De là il alla ravager Monserrat et Antigoa, et parut, au mois d'octobre 1712, devant Surinam. Malgré le feu de la forteresse de la Nouvelle-Amsterdam, qui, avec le fort de Zélande, défendent l'entrée du fleuve, il y pénétra audacieusement, mit ses troupes à terre, investit la place, la bombarda, l'obligea à capituler, et lui imposa une contribution de huit cent mille livres, qui fut payée tant en argent qu'en nègres et en marchandises. Il détacha ensuite deux de ses vaisseaux pour aller rançonner les colonies d'Essequibo et Berbice.

L'année suivante, Cassard sortit de la Martinique le 25 janvier, et se présenta devant Saint-Eustache, dont il s'empara après une faible résistance. Il résolut ensuite l'attaque de l'île de Curaçao; mais, avant de l'entreprendre, il crut devoir consulter les capitaines de son escadre sur cette opération, qui présentait quelques difficultés. Curaçao était défendu par un fort très bien armé; sa garnison consistait en trois mille hommes aguerris, et l'avis unanime du conseil fut que Cassard risquerait de compromettre la gloire qu'il venait d'acquérir, s'il persistait dans ce projet. « Messieurs, leur dit-il, plus les difficu-« tés sont grandes, plus aussi il y a de gloire à les sur-« monter; nos succès passés nous présagent celui que « nous allons y ajouter. Je compte sur votre courage, « espérez tout du mien, et marchons à l'ennemi. » Cette harangue eut l'effet que Cassard en attendait. Après plusieurs attaques très vives, dans l'une desquelles il eut le pied traversé par une balle, Curaçao fut emporté. Le gouverneur la racheta du pillage moyennant une somme de cent quinze mille piastres (environ six cent mille francs). Aussitôt qu'il eut reçu cette somme, Cassard fit route

pour la Martinique, où il rapportait pour plusieurs millions de dépouilles des ennemis de la France.

Après un séjour de quelques mois dans cette colonie, Cassard, guéri de sa blessure, se disposait à reprendre la mer, lorsqu'il vit arriver une escadre dont le commandant lui fit connaître qu'il avait ordre de réunir les vaisseaux qu'il commandait à ceux de son escadre pour les ramener en France. Cassard ne put qu'obéir. Les deux escadres mirent à la voile à la fin de mars 1713. Elles étaient à la mer depuis quelques jours lorsqu'elles eurent connaissance d'une armée anglaise de beaucoup supérieure en forces. Cassard, après l'avoir reconnue, demanda l'ordre de l'attaquer; le commandant, à qui ses instructions défendaient d'engager aucune action avec les vaisseaux des puissances belligérantes, parce qu'on négociait alors la paix, répondit par un refus. Cassard, qui ne connaissait point ces instructions, attribuant cette réponse à la pusillanimité de son chef, dit à ses officiers : « Partout où je trouve les ennemis de mon maître, mon « devoir est plus fort que des ordres dictés par la lâ- « cheté. » Aussitôt il se dirige sur l'armée anglaise, en faisant le signal aux vaisseaux de son escadre de le suivre; il l'attaque, la disperse, et s'empare de deux des vaisseaux qui la composaient. A son arrivée à Toulon il apprit que le roi l'avait nommé capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis. La désobéissance de Cassard ne pouvait être passée sous silence; son chef dut en instruire le ministre. Cassard, ayant été blâmé par la cour, crut devoir demander raison au chef d'escadre de ce qu'il appelait une dénonciation, et l'on eut beaucoup de peine à lui faire comprendre que, en cette circonstance, cet officier supérieur n'avait fait que ce que son devoir et les règles du service exigeaient.

La paix d'Utrecht, qui eut lieu en 1713, rendit Cassard à un repos dont son extrême activité ne s'accommodait guère ; toutefois, il en profita pour recommencer ses poursuites contre la ville de Marseille. Ne pouvant point obtenir justice à Aix, il se rendit à Versailles pour se plaindre au ministre du déni qu'il éprouvait. Mais Cassard n'était point courtisan ; la nature ne l'avait pas doué de cette souplesse et surtout de cette longanimité de caractère si nécessaires pour réussir à la cour ; il y porta, au contraire, toute la rudesse et l'âpreté du marin. On lui offrit des gratifications, on lui proposa des pensions ; il refusa les unes et les autres avec dureté, s'obstinant à réclamer le paiement des sommes que lui devait le commerce de Marseille. On pense bien que ces manières ne durent point réussir à la Cour ; aussi Cassard assiégea-t-il en vain les antichambres des ministres. Un jour qu'il était triste et solitaire dans la galerie de Versailles, Duguay-Trouin, qui s'y promenait avec quelques seigneurs, aperçut dans un coin un homme dont la mise et l'extérieur annonçaient la misère, mais dont la figure le frappa. Ayant reconnu Cassard, il courut à lui, l'embrassa, et s'entretint long-temps avec lui. Les seigneurs, étonnés, lui demandèrent quel était cet homme qu'il venait de traiter si amicalement. « Cet homme, dit le « vainqueur de Rio-Janeiro, est le plus grand homme de « mer que la France ait en ce moment ; c'est Cassard. Je « donnerais toutes les actions de ma vie pour une des « siennes ; avec un seul vaisseau il faisait plus qu'un autre « avec une escadre entière. Il n'est pas connu ici, mais « il est redouté par nos ennemis ; les Anglais, les Por- « tugais et les Hollandais se souviendront long-temps de « ses exploits. » Noble et touchant témoignage, qui fait

l'éloge du héros qui l'accordait et de celui qui en était l'objet.

Lorsque, en 1726, le cardinal de Fleury devint premier ministre, Cassard crut le moment favorable pour recommencer les poursuites relatives à son procès; il se rendit une seconde fois à Versailles et sollicita une audience du cardinal, à qui il exposa ses griefs contre la ville de Marseille avec sa rudesse accoutumée; il en fut reçu très froidement. Cassard, choqué et mécontent, laissa échapper des propos injurieux contre le ministre et le gouvernement : une lettre de cachet le fit enfermer au château de Ham, où il mourut en 1740, à l'âge de soixante-huit ans. Assurément, ce n'était pas ainsi qu'aurait dû terminer sa carrière un homme qui avait rendu de si grands services à l'État.

REGNI

RIGNY

(LE COMTE HENRI DE),

VICE-AMIRAL, MEMBRE DU CONSEIL DES MINISTRES, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, GRAND'CROIX DE L'ORDRE DE SAINT-ALEXANDRE NEWSKI, COMMANDEUR DE L'ORDRE DU BAIN, CHEVALIER DES ORDRES DE SAINT-MAURICE ET DE SAINT-LAZARE DE SARDAIGNE, DE CELUI DU SAINT-SÉPULCRE, ET GRAND'-CROIX DE L'ORDRE GREC DU SAUVEUR,

Né à Toul (Meurthe) le 2 février 1782, mort à Paris le 7 novembre 1835.

Le père de Rigny, ancien capitaine au régiment de Penthièvre-dragons, chevalier de Saint-Louis, s'était retiré de bonne heure du service. Il mourut en laissant cinq garçons : Henri était l'aîné.

Entré à l'école militaire de Pont-à-Mousson, il y resta jusqu'à la destruction de cet établissement. Il revint alors au foyer paternel, mais il le trouva désert; sa mère et une partie de sa famille étaient inscrits sur la liste des émigrés. Une tante le recueillit chez elle. Là, élevé avec ses jeunes frères par une sœur qui dévoua sa jeunesse à cette touchante mission, son caractère se trempa au sein de l'adversité, et il apprit, au milieu des scènes orageuses de cette époque, à contracter ces habi-

tudes de réflexion et de prévoyance qui l'ont toujours distingué depuis.

Rigny venait à peine d'atteindre sa seizième année, lorsqu'il fut envoyé à Brest et recommandé aux soins d'un ami de sa famille, employé dans l'administration de la marine en ce port. Là il continua les études nécessaires à la carrière pour laquelle il était destiné.

A la fin de l'année 1796, il fut embarqué comme novice sur la frégate *la Sirène*, avec laquelle il fit une campagne de six mois à Cayenne. A son retour à Brest, il passa, en la même qualité, sur la frégate *l'Embuscade*, qui avait pour mission de croiser sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre.

Ces deux campagnes ayant fait acquérir au jeune Rigny la pratique du métier dont il avait déjà étudié la théorie, il se présenta à l'examen du grade d'aspirant de la marine, qu'il soutint de la manière la plus brillante.

Nommé aspirant de deuxième classe au mois d'avril 1798, il fut successivement embarqué sur les frégates *la Fraternité* et *la Bravoure*. Avec la première il fit la campagne de l'armée navale aux ordres de l'amiral Bruix, et sur la seconde il participa au combat qu'elle eut à soutenir contre la frégate anglaise *la Concorde*. Il passa ensuite sur le vaisseau *le Formidable*, à bord duquel il fit la campagne d'Égypte et le blocus de Porto-Ferrajo. A son retour à Toulon, sur *le Muiron*, cette frégate ayant été désignée pour faire partie de la division de l'amiral Linois, il se trouva au combat d'Algésiras, et fit sur ce même bâtiment les campagnes de Saint-Domingue, de Corse et d'Espagne.

En 1803, Rigny fut promu au grade d'enseigne de vaisseau. A cette époque, Bonaparte venait de créer dans sa garde un corps de marins; Rigny fut du nombre des

officiers de la marine désignés pour en faire partie, et il se rendit à Boulogne, où se trouvait réunie la flottille destinée à opérer une descente en Angleterre. Il y commanda successivement *la Triomphante* et les canonnières *la Joséphine*, *l'Actif* et *l'Heureuse*.

L'amiral Bruix, qui commandait en chef la flottille rassemblée dans les divers ports du Nord, ne se faisait point illusion sur le but ni sur les motifs de ce formidable armement, et souvent il le témoignait à Bonaparte lui-même. Un jour qu'il l'accompagnait dans une de ses excursions en rade de Boulogne, l'empereur, trouvant le temps superbe, lui ordonna de faire sortir, à la marée, tous les bâtiments de la flottille. L'amiral, qui jugeait le temps en marin, essaya de détourner l'empereur de ce projet; mais Napoléon insistant en homme accoutumé à être obéi : « Sire, lui dit Bruix, si vous ne m'en croyez « pas, consultez ce jeune homme (en lui désignant l'of- « ficier des marins de la garde, qui était sur l'arrière du « canot); s'il n'a pas encore une grande expérience, il « a au moins l'instinct du métier; je m'en rapporte à « lui. — Eh bien! dit l'empereur en s'adressant au jeune « enseigne, qu'en dit votre instinct? — Sire, répondit « celui-ci avec assurance, je pense qu'il serait plus pru- « dent de faire rentrer les bâtiments qui sont dehors, que « de faire sortir ceux qui sont dedans. » Effectivement, un violent coup de vent de la partie du N.-E. se déclara dans la soirée, et les bâtiments de la flottille qui se trouvaient en rade furent obligés de chercher un abri dans les différents ports de la côte. Le jeune enseigne était Rigny.

Pendant les années 1806 et 1807, le corps des marins de la garde ayant suivi les mouvements de la grande armée, Rigny fit les campagnes de Prusse, de Pologne,

de Poméranie, et il participa aux batailles d'Iéna, de Pultusk, ainsi qu'aux siéges de Stralsund et de Graudentz, où il reçut une blessure grave au pied.

En 1808, les marins de la garde furent envoyés à l'armée d'Espagne. Rigny passa, comme aide-de-camp, à l'état-major du maréchal Bessières, et assista en cette qualité à la bataille de Rio-Seco, au combat de Somosierra, de la Sepulveda, où il fut blessé au genou, et à la prise de Madrid. L'année suivante, dans la campagne d'Autriche, il se trouva au combat de Benavente.

Au mois de juillet 1809, ayant été promu au grade de lieutenant de vaisseau dans les marins de la garde, il fut nommé au commandement du brick *le Railleur*, qu'il conserva jusqu'en 1812, quoiqu'il eût été nommé capitaine de frégate en 1811. Ce fut en cette dernière qualité que le ministre Decrès le chargea du commandement des divers détachements de marins de la division de Cherbourg, destinés à monter les canonnières qui devaient se rendre de Boulogne en ce port. La mission était périlleuse; il fallait appareiller en vue des croisières anglaises, et échapper à celle qui bloquait le Havre et Cherbourg. Rigny concerta ses manœuvres avec tant de prudence et d'habileté, qu'il parvint à faire entrer à Cherbourg les bâtiments sous ses ordres.

Commandant la frégate *l'Érigone*, il se trouvait, en 1813, sous les ordres du général Gilly, gouverneur de Flessingue, qui le chargea d'une expédition dans le Sud-Beveland. Avec un détachement de quatre cents marins, il devait enlever le village de Borselen, occupé par les Anglais, et que défendaient deux batteries redoutables. La tête de la colonne destinée à la principale attaque était composée d'une compagnie de cent marins tirés de *l'Erigone*; elle eut à supporter tout le feu de l'ennemi,

et ce fut à sa bonne contenance et à sa résolution intrépide qu'on dut le succès de cette opération. Les Anglais furent chassés du village, et les Français s'y établirent en vainqueurs. L'officier qui commandait la compagnie fut grièvement blessé; Rigny le fut aussi, mais légèrement. A son retour à Brest, en 1814, *l'Érigone* fut envoyée successivement en Espagne, à la Martinique, à la Guadeloupe, et elle vint désarmer à Lorient au mois de février 1815. Depuis cette époque jusqu'au mois de septembre, que Rigny passa au commandement de la corvette *l'Aigrette*, il fut employé comme aide-de-camp près de M. de Jaucourt, alors ministre de la marine, et chargé par lui de diverses missions particulières au Havre, à Rochefort et à Cherbourg.

Au mois de janvier 1817, Rigny, qui avait été promu au grade de capitaine de vaisseau le 10 juillet de l'année précédente, appareilla de Toulon sur *l'Aigrette*. Ce fut pendant le cours de cette campagne que cet officier donna la preuve de ce que peuvent sur le moral d'un équipage la présence d'esprit et la fermeté de celui qui le commande. La corvette, après avoir fait quelque séjour à Smyrne, se rendait à Salonique; le second jour de la traversée, un homme de l'équipage tombe malade. Les premiers symptômes annonçaient une fièvre maligne; mais, le quatrième jour, il n'y eut plus de doute que ce fût la peste. D'après les ordres du capitaine, et pour ne point donner d'inquiétude à l'équipage, le chirurgien de la corvette déclara que la maladie de ce marin n'était autre qu'une fièvre maligne très intense; mais en même temps toutes les précautions furent prises pour isoler complètement le malade. Elles furent telles que les habitudes du bord s'en trouvèrent nécessairement dérangées, et que la crainte atteignit bientôt ceux des

hommes de l'équipage qui, dans l'origine de la maladie, avaient soigné le malade. Cette crainte, en se propageant, pouvait avoir les suites les plus funestes; Rigny dut donc, dès ce moment, apporter tous ses soins à détourner l'attention de l'équipage du spectacle qu'il avait sous les yeux. Dans ce but, des manœuvres extraordinaires furent commandées, et des exercices, dans lesquels l'amour-propre des marins pouvait être excité, eurent lieu le plus fréquemment possible. En même temps, rien n'était négligé de ce qui pouvait entretenir la distraction et la gaîté parmi l'équipage.

A l'arrivée de *l'Aigrette* à Salonique, le malade fut débarqué; quelques heures après il n'existait plus. Le médecin grec qui soigne habituellement les pestiférés dans cette échelle vint en rendre compte au consul, et il ajouta que, d'après les symptômes reconnus, ce marin était mort de la peste. Rigny, qui était chez le consul en ce moment, calcula de suite quel effet cette nouvelle pourrait faire sur le moral de son équipage, s'il ne se hâtait de se rendre à bord avant qu'elle n'y fût parvenue. En y montant, il prescrit à l'officier de quart de faire assembler tout l'équipage sur le pont, d'ordonner que tous les hommes se jettent à la mer, et de leur en donner l'exemple en s'y précipitant lui-même tout habillé. Cette mesure fut, en effet, exécutée promptement et sans exception.

Immédiatement après, les sacs, les hamacs et tous les vêtements à l'usage des marins furent passés à l'eau de mer et exposés à l'air; les voiles furent déverguées, toutes les manœuvres courantes dépassées et mises à la traîne, ainsi que tous les objets qui étaient susceptibles de recéler la contagion. Les effets qui avaient appartenu au marin mort furent brûlés sur le pont, ainsi que ceux

des hommes qui l'avaient soigné. L'intérieur du bâtiment fut, à plusieurs reprises, parfumé à l'acide muriatique, l'entre-pont et la batterie frottés et lavés avec du vinaigre.

Ces dispositions, dont cependant on ne se dissimulait pas l'insuffisance si le germe de la maladie existait effectivement à bord, avaient pour but principal de rassurer le moral d'un équipage qui allait entreprendre une longue campagne dans les mers du Levant. Les précautions étaient telles qu'il avait été possible de les prendre dans un pays où le bâtiment était livré à ses propres ressources. Pour les compléter, Rigny jugea convenable d'aller, dans le but apparent de faire du bois, s'établir sur une côte libre et peu habitée. Il choisit le port de Raphty, sur la côte orientale de l'Attique, entre Marathon et le cap Colonn. Là, tout l'équipage fut débarqué, mis sous des tentes et tenu dans une continuelle activité. Au bout de cinq jours, aucun indice de contagion ne s'étant manifesté, il fut ramené à bord. *L'Aigrette* appareilla pour continuer sa mission, et, pendant tout le temps qu'elle dura, aucun accident de la nature de celui qu'on avait un moment redouté ne vint en déranger le cours.

Une campagne de près de deux années consécutives passées dans des courses continuelles, avait altéré la santé du commandant Rigny et lui rendait le repos nécessaire. Lors du désarmement de *l'Aigrette*, qui eut lieu à Toulon au mois de décembre 1817, il obtint la permission de se rendre à Paris. Son activité naturelle ne lui permettait pas d'y rester oisif. Après avoir mis en ordre les nombreux matériaux qu'il avait recueillis pendant son séjour dans le Levant, sur la situation du commerce français dans les principales échelles, les îles de l'Archipel et l'Égypte, il s'occupa de la rédaction d'une

instruction pratique et explicative sur la navigation de ces mers.

Au commencement de l'année 1822, il reçut l'ordre de prendre le commandement de *la Médée* et celui des forces navales françaises réunies dans les mers du Levant. Il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur l'état du pays où cet officier supérieur devait exercer l'influence de la France, dans la guerre acharnée que se faisaient alors les Grecs et les Turcs.

L'Angleterre, la Russie, la Hollande et l'Autriche avaient, à cette époque, des forces navales plus ou moins considérables dans l'Archipel. Les commandants des bâtiments de ces trois dernières puissances paraissaient n'avoir d'autre mission que de protéger leur pavillon; le capitaine Hamilton seul, qui commandait la frégate *le Cambryan* et la station anglaise, sans intervenir directement entre les Turcs et les Grecs, protégeait cependant plus ouvertement ces derniers, et en cela la politique du cabinet britannique était d'accord avec celle du gouvernement français.

Naples de Romanie, que le capitan-pacha, pendant sa fastueuse et inutile promenade dans l'Archipel, n'avait pas su approvisionner, venait de tomber au pouvoir des Grecs, à la suite d'une capitulation. Ils s'étaient aussi emparés de l'île et du fort de Spina-Longa, en Candie. Modon et Coron paraissaient devoir bientôt éprouver le même sort; mais, malgré ces succès si facilement obtenus sur les Turcs, la plus grande division régnait parmi les Grecs, et la plus complète insubordination existait dans leurs troupes. Les républiques d'Hydra, de Spécia, d'Ipsara, étaient dans l'anarchie, et le peuple n'y suivait que sa volonté. On peut juger, d'après cet état de choses, quelles difficultés Rigny allait rencontrer dans les rela-

tions qu'il devait nécessairement avoir avec les chefs de ces diverses républiques.

Le commerce français, malgré la neutralité observée par les bâtiments du roi, était sans cesse entravé dans ses relations; les Grecs, abusant de la condescendance et de la modération dont on avait jusque là usé envers eux, en étaient arrivés au point de méconnaître entièrement le principe que le pavillon couvre la marchandise, et ils s'étaient emparés de divers bâtiments français, sous prétexte que leurs cargaisons étaient propriétés turques. Il faut dire, toutefois, que ces déprédations n'avaient pas toujours l'assentiment des chefs grecs, qui appréciaient les conséquences qui pouvaient en résulter; mais ces chefs n'avaient et ne devaient avoir aucune influence sur des populations maritimes qui, appartenant à des îles plus ou moins éloignées du gouvernement central, n'avaient d'autres ressources, d'autres propriétés que leurs navires, auxquels ils ne pouvaient alors donner d'emploi pacifique. Trouvant d'ailleurs autant de facilité que d'appât dans la piraterie, ils s'y livraient exclusivement, sans frein, sans subordination, sans ordre, respectant cependant les bâtiments qui faisaient la navigation directe, et croyant peut-être satisfaire entièrement par cette exception aux droits des nations et des neutres.

Cependant il était impossible que des actes de cette nature pussent être tolérés plus long-temps; il en serait résulté que le pavillon français eût été déconsidéré, et que le commerce aurait conçu de justes alarmes. Rigny résolut donc d'employer tous les moyens possibles pour les faire cesser.

Le consul général, à Smyrne, lui ayant remis l'état des déprédations commises sur le commerce français,

lesquelles s'élevaient à cinq cent mille piastres turques, il chargea le commandant de la corvette *l'Active* de se rendre auprès des primats des îles d'Hydra, de Spécia et d'Ipsara. Les instructions données à cet officier furent rédigées dans ce sens que, sans rien sacrifier des véritables intérêts à protéger, la France ne parût pas cependant abuser de la position des Grecs, ni profiter de la présence prochaine de la flotte ottomane, pour joindre ses menaces à celles qui allaient leur arriver de ce côté. Aussi cette mission eut-elle tout le succès qu'on devait en attendre. A la Spécia, le prix de la cargaison d'un brick français capturé fut remboursé. A Ypsara, on obtint satisfaction sur tous les points réclamés, et les primats remirent au commandant de *l'Active* leur billet à ordre pour une somme de près de ving-huit mille piastres. Ceux d'Hydra montrèrent le même empressement à satisfaire aux réclamations qui leur furent adressées.

A Caxo et à Syra seulement, les primats ayant élevé quelques difficultés sur les réparations qui leur avaient été demandées, Rigny s'y rendit avec *la Médée* et *la Gazelle.* Chemin faisant, il amarina trois bâtiments de ces îles, et il ne les rendit qu'après avoir reçu seize mille piastres, et un billet à ordre de huit mille autres, pour indemnité d'une goëlette française arrêtée sous Candie. Ce fut ainsi qu'en très peu de temps les intérêts lésés du commerce français se virent dédommagés, et mis à l'abri, pour l'avenir, des vexations et des pirateries qu'il avait éprouvées jusqu'alors. Un pareil résultat, obtenu sans l'emploi de la force, prouve de quel esprit de modération et de fermeté étaient empreintes les réclamations adressées aux primats, et quel effet elles avaient dû produire sur leur esprit.

Le commandant Rigny profita de ses communications

avec les Grecs de ces différentes îles pour fixer enfin, d'une manière aussi stable que possible, les mesures de police relatives à la navigation. Il fut arrêté que l'amirauté grecque, composée d'un Hydriote, d'un Ipsariote et d'un Spéciote, délivrerait une patente de course à tous les bâtiments grecs reconnus, que cette amirauté serait responsable des actes de ces bâtiments, et que, quant à ceux qui ne seraient pas pourvus de patentes, ils pourraient être considérés comme forbans et traités comme tels. Cette résolution fut immédiatement communiquée aux commandants des stations anglaise et autrichienne. C'était sans doute un grand pas de fait vers la régularité; mais avec des hommes qui, comme les Grecs, passaient tour à tour et inopinément d'un état de confiance et de tranquillité à un état de désordre et d'anarchie, fruit de leur caractère et de leur position, il était difficile de compter sur des résultats complets.

Dans les derniers jours du mois de mai 1823, le capitan-pacha sortit des Dardanelles à la tête de la flotte turque. Rigny, qui était alors à Smyrne, ayant été instruit de ce mouvement, appareilla pour se rendre dans le canal de Scio. Il savait que le vizir qui commandait les forces ottomanes, dans l'exercice prolongé de cette charge, s'était antérieurement montré le protecteur des insulaires grecs, et en particulier des Hydriotes, et il inférait de son élévation nouvelle au poste de capitan-pacha que le système de la Porte à l'égard des Grecs était changé. La nature du commandement qu'exerçait Rigny exigeait qu'il fût, autant que possible, au courant de la politique et des opérations des Turcs, et il résolut d'avoir une entrevue avec le capitan-pacha.

Il rencontra sa flotte dans les eaux de Mételin, où elle était occupée à embarquer des troupes, et il se hâta de

se rendre à bord du bâtiment amiral. Après un échange de politesses, le vizir, s'affranchissant tout-à-coup de toute l'étiquette turque, congédia brusquement ceux qui l'entouraient, et se trouva seul avec le commandant Rigny et le drogman qu'il avait amené. La conversation devait naturellement tomber sur les Grecs. Le vizir reconnut qu'on avait mal agi avec eux, que les exécutions qui avaient eu lieu à Constantinople, ainsi que les massacres de Chio, avaient dû les exciter à la révolte. Son plan était d'agir autrement; ses moyens étaient puissants. Une vive attaque sur Samos ou sur Ipsara entrait dans les idées du Grand-Seigneur; mais ce serait renouveler des scènes désastreuses, et il prenait sur lui de ne point tenter cette entreprise. La soumission volontaire des Grecs et la remise de leurs armes ne lui semblaient pas impossibles; il connaissait, disait-il, l'estime dont jouissaient les officiers de la marine française, et surtout le crédit de leur commandant auprès des chefs grecs, et il ne doutait pas que des propositions d'accommodement faites par lui ne fussent favorablement accueillies. Passant ensuite à ses dispositions militaires, le capitan-pacha parla du blocus qu'il était dans l'intention d'établir à Hydra et à Ipsara, et, pour cela, de faire cette année hiverner son escadre, soit à Mételin, soit dans le golfe de Smyrne, afin de la maintenir en haleine.

Ces ouvertures et cette franchise étaient tellement inusitées chez les Turcs, et tellement en dehors de leurs habitudes orgueilleuses, que le commandant Rigny ne put s'empêcher d'en laisser paraître son étonnement. Le vizir, qui s'en aperçut, prit le soin de s'en expliquer lui-même, en répétant à plusieurs reprises *qu'il n'était qu'un soldat, qu'il n'était point fier, que Dieu seul devait l'être.*

Toutefois ces insinuations, dans les circonstances où elles avaient lieu, ne tendaient à rien moins qu'à faire du commandant de la station française un agent diplomatique, lui qui ne devait agir que d'après les ordres de son gouvernement; aussi Rigny crut-il devoir mettre la plus grande circonspection dans ses réponses au vizir; il se borna à des observations générales et à des conseils tendant à l'affermir dans le système de modération qu'il semblait disposé à suivre. On verra bientôt ce que c'était que la modération du capitan-pacha.

En quittant la flotte ottomane, Rigny se dirigea de nouveau sur Smyrne. Ce qu'il venait d'apprendre des projets du vizir pour le blocus des îles de la Grèce exigeait que les forces navales françaises reçussent des directions analogues, et il devait y pourvoir immédiatement. Il fallait également aviser aux moyens de réprimer la piraterie, qui, au milieu de la confusion qui surgissait de toutes parts, effrayait et paralysait le commerce. Trois bâtiments anglais, quatre autrichiens et deux sardes venaient tout récemment d'être dépouillés ou rançonnés.

A peine le commandant Rigny était-il arrivé à Smyrne qu'il apprit qu'une bombarde française, se rendant à Salonique, avait été arrêtée près des îles du Diable par un bateau grec. Elle avait à bord six juifs passagers; les Grecs, après s'être fait donner quelques provisions, s'étaient emparés des juifs, les avaient jetés dans leur embarcation et menacés de les tuer si on ne leur donnait six mille piastres pour leur rançon. Le capitaine français les avait comptées et la bombarde avait pu continuer sa route. A cette nouvelle, Rigny expédia *l'Active* dans le golfe de Salonique; *l'Amaranthe* fut dirigée sur le cap Bon, et lui-même se porta avec *la Médée* et *le Silène* sur Saint-Georges d'Esquire. Tous ces bâtiments

étaient munis du signalement du corsaire, avec ordre de le transmettre aux commandants des bâtiments des autres nations qu'ils rencontreraient.

Par un hasard heureux, le capitaine Hamilton, de la frégate anglaise *le Cambryan*, à qui *l'Amaranthe* avait donné le signalement de ce corsaire, le rencontra sous le cap Sunium. Il le visita, lui fit restituer quelques marchandises et s'empara d'environ quatre mille sept cents piastres qu'on trouva à son bord et qui furent remises au consul de Salonique; mais il ne jugea pas à propos de saisir le bateau.

Pendant ce temps la flotte turque était sortie de Mételin. La première opération du capitan-pacha avait été de ravitailler Négrepont, et pour cela il avait cru devoir incendier environ quarante des villages grecs qui l'environnaient. Rigny, qui se trouvait en ce moment dans ces parages, fut témoin oculaire de cette première preuve de la modération dont le vizir s'était vanté devant lui. *La Médée* et *le Silène* recueillirent sur la rive les Grecs, leurs femmes et leurs enfants, s'échappant du massacre à la lueur de leurs maisons en flamme, dans de frêles embarcations, où, entassés en grand nombre, ils se livraient aux périls de la mer et aux horreurs de la faim, pour fuir la barbarie des Turcs. Une expédition aussi sanglante avait lieu en même temps sur Volo.

La flotte du pacha d'Égypte, forte de soixante voiles, vint se joindre à celle du capitan-pacha. Chemin faisant, elle attaqua et brûla Caxo, et de là se dirigea sur Candie; mais la peste qu'elle portait avec elle, et qui régnait déjà dans une partie des îles de la Grèce, retarda ses opérations désastreuses, sans rien ôter cependant aux horreurs qu'elle répandait sur son passage.

Les cruautés des Turcs envers les Grecs appelaient des

représailles de leur part, car la guerre entre ces deux peuples n'était autre chose que des massacres et des incendies. Les chefs grecs réunis à Ipsara avaient résolu, dans une de leurs assemblées, de tenter un débarquement sur Mételin. Ils avaient à cet effet réuni environ quatre mille hommes, qui étaient embarqués sur cent vingt bâtiments. Rigny, qui se trouvait alors dans le golfe de Salonique, informé de cette résolution, et craignant que par suite cet armement n'inquiétât Smyrne, se hâta de s'en rapprocher. Dans sa route il passa à Ipsara, vit les chefs grecs et leur insinua qu'ils eussent à ne rien entreprendre contre Smyrne, qui d'ailleurs était en état de leur résister.

Effectivement, les Grecs, après avoir brûlé Sandarli, Macronisi, Gusel-Hissar, et en avoir massacré les populations, sans distinction de sexe ni d'âge, se rembarquèrent et vinrent tenter, sans succès, un débarquement à Mételin. Encouragés par le butin qu'ils avaient fait sur les Turcs, ils résolurent de pousser leurs ravages jusqu'aux Dardanelles, espérant que le spectacle de leurs dévastations produirait peut-être à Constantinople quelqu'un de ces soulèvements si souvent fatals aux sultans. Pendant ce temps les Turcs massacraient environ quinze cents Grecs à Pergame.

Cette guerre d'extermination était trop évidemment hors de la loi commune des nations, pour ne pas rendre désormais impossible tout arrangement pacifique entre les Turcs et les Grecs. Une garantie forte et armée aurait seule pu décider les Grecs à composer; mais la charge eût été trop dispendieuse pour un gouvernement, et le moment n'était point encore arrivé où cette garantie pouvait devenir européenne.

Cependant, au milieu de ces désordres, les intérêts

nationaux étaient plus ou moins affectés ou compromis. Les bâtiments de guerre turcs, isolés, se livraient eux-mêmes à la piraterie; une goëlette anglaise, qui portait de l'argent à Smyrne, avait disparu. Un bâtiment anglo-maltais et un sarde avaient été enlevés par des barques turques sorties de la Canée. Les primats grecs d'Hydra et d'Ipsara, hors d'état de contenir la turbulence des équipages de la flotte, se voyaient forcés de laisser un libre cours à la piraterie et de délivrer même des patentes de course, qui leur étaient arrachées avec plus ou moins de violence.

Avant la révolution grecque, les influences morales, qui s'étaient établies avec le temps et par de longues habitudes d'ordre, conservaient aux bannières de nos consuls et aux pavillons de nos bâtiments le respect qui leur était dû et qu'ils savaient commander; mais à cette époque il n'était plus possible d'y compter. Et ce n'était pas dans des faits isolés que cette décadence morale se faisait remarquer; c'était dans tous les actes, dans chaque trait individuel, comme dans le caractère général de la crise.

Aussi qu'arrivait-il? c'est que nos agents consulaires appelaient sans cesse à leur secours la force physique, parce que leur caractère était souvent méconnu et presque toujours insuffisant pour se faire respecter. Les commandants des bâtiments de guerre eux-mêmes, dans l'emploi de leurs moyens, étaient réduits à en mesurer les degrés, et ils devaient compter, pour telle ou telle opération, bien plus sur le nombre de leurs canons que sur l'influence de leur pavillon. Cet état de choses n'était toutefois pas particulier à une seule nation; chacune en ressentait les effets dans les transactions qu'elle était dans le cas d'avoir avec les Grecs.

Un fait vient à l'appui de cette assertion. Un des bricks de la station autrichienne ayant arrêté en flagrant délit de piraterie un bateau grec d'Ipsara, le conduisit à Smyrne. L'internonce autrichien, consulté sur ce qu'on devait faire des vingt-deux Grecs qui composaient l'équipage de ce bateau, en prescrivit la remise au pacha de Smyrne [1]. Cette mesure rigoureuse, quoique appliquée à des hommes en quelque sorte hors de la loi, semblait indiquer de la part de l'Autriche une politique moins impartiale envers les Grecs. Le commandant Rigny, pour éviter de mettre la légation française dans le cas d'imiter un tel exemple, avait pris le parti de brûler et de détruire, sur les lieux mêmes, tous les pirates qui tombaient au pouvoir des bâtiments sous ses ordres. Il pensait que, dans l'état d'exaspération réciproque des Grecs et des Turcs, livrer ceux-là au tribunal des pachas, c'était moins les soumettre à un acte de justice qu'à un acte de vengeance.

Il se disposait à se rendre à Smyrne, lorsqu'il fut informé qu'un chef de brigands, nommé Faglioli, avait eu l'audace de se présenter à Syra avec une bande armée, et qu'il se disposait à y exercer ses rapines et ses vengeances. Il fit aussitôt route pour cette île et y arriva inopinément. Il trouva les agents consulaires, le clergé et tous les habitants dans la plus grande consternation. Faglioli s'était annoncé comme patenté par le gouvernement grec en qualité de chef de police à Syra; déjà il avait désigné ses victimes et signifié insolemment à des Francs établis dans une des maisons les plus apparentes

(1) Ces vingt-deux Ipsariotes, envoyés de Smyrne à Constantinople, parvinrent, par un trait d'audace inouï, à s'échapper, et reparurent à Ipsara, environ deux mois après, amenant avec eux leurs gardiens garrottés.

du port de l'évacuer sur-le-champ, pour qu'il s'y installât.

Il fallait agir avec quelques précautions, afin que les Grecs n'accusassent pas les Syriotes d'avoir participé au châtiment de ce bandit. Rigny lui fit dire de se rendre à bord de *la Médée*. Faglioli répondit à l'agent consulaire de France, qui s'était chargé de ce message, que c'était au commandant français à venir le trouver s'il avait à lui parler. Rigny attendit que Faglioli et sa troupe fussent retournés à bord de leur bâtiment. Alors il expédia toutes ses embarcations armées, avec ordre à l'officier qui les commandait d'aborder le forban dans tous les sens. Le chef fut pris avec tous ses compagnons et conduit à bord de *la Médée*. Faglioli étant Zantiote d'origine et justiciable du gouvernement ionien, Rigny crut devoir le remettre aux Anglais. Informé qu'une corvette anglaise, qui se trouvait dans le golfe d'Athènes, devait se rendre à Corfou, le commandant de *l'Active* fut chargé de mettre Faglioli à bord de ce bâtiment. Quelques jours après, Rigny apprit de la bouche du commodore Hamilton qu'il avait ordre de s'emparer de Faglioli et de l'envoyer à Malte, où il devait être jugé pour des crimes antérieurs.

A la fin du mois de juillet, c'est-à-dire deux mois après sa sortie des Dardanelles, le capitan-pacha, soit indécision, soit faute d'un plan définitivement arrêté, n'avait encore rien entrepris dans la Morée. Il s'était borné à ravitailler Corinthe par le golfe de Lépante, et les Grecs n'avaient fait aucune tentative pour s'y opposer. Cependant il s'était vanté hautement qu'il viendrait, avec toutes ses forces, attaquer l'une des trois îles fortifiées. De leur côté, les Grecs, sur un mouvement de l'armée turque campée à Zeitoun, avaient évacué Athènes, et s'étaient

retirés à Caliouri (Salamine), laissant Odyssée et Goura dans la citadelle.

Au mois de septembre, le commandant Rigny eut une seconde entrevue avec le capitan-pacha, qu'il rencontra revenant de Patras. Il en reçut l'assurance que les catholiques de l'Archipel ne seraient point inquiétés par lui, parce qu'il connaissait la répugnance avec laquelle ils coopéraient à l'insurrection grecque. Il obtint aussi du vizir la liberté d'un assez grand nombre d'esclaves chrétiens qu'il avait sur sa flotte.

En faisant route pour rentrer à Smyrne, où le rappelait le manque de vivres, Rigny se rendit dans le golfe d'Athènes. Des motifs d'humanité et l'espérance d'acquérir quelques moyens d'influence sur les procédés cruels employés par les belligérants, le portaient à s'approcher du gouvernement grec établi à Salamine. Il en obtint, en effet, la délivrance de tous les musulmans, hommes, femmes et enfants, qui étaient en leur pouvoir. Dans ce nombre se trouvait une riche famille turque à laquelle le reis-effendi portait le plus vif intérêt. C'était par la répétition fréquente de ces bons offices que le commandant des forces navales françaises était parvenu à atténuer, en quelque sorte, les maux produits par cette guerre d'extermination. Les Turcs et les Grecs s'accoutumaient à ces transactions; c'était au commandant Rigny qu'ils s'adressaient pour les opérer et les garantir; et cet hommage rendu au pavillon de France ne pouvait que lui préparer des chances favorables pour l'avenir.

Cependant la saison s'avançait : on était au mois de décembre (1823); la troisième année de l'insurrection grecque s'accomplissait, et les Turcs ni les Grecs n'en étaient pas plus avancés. Les efforts inutilement combi-

nés de la flotte ottomane avec les corps de troupes commandés par les divers pachas n'avaient abouti à rien : Corinthe, incomplètement ravitaillée, s'étaient rendue aux Grecs ; ils avaient secouru Missolonghi et ils bloquaient étroitement Patras. Le capitan-pacha, dans une expédition entreprise sur Volo, avait failli y être incendié : un brûlot ipsariote avait abordé sa frégate ; le désordre s'était alors mis dans la flotte et elle avait fui jusqu'aux Dardanelles. Il demeurait donc prouvé, dès cette époque, que les Turcs, livrés à leurs propres moyens, ne pourraient jamais soumettre les Grecs.

Dans les premiers jours du mois de mars 1824, le commandant Rigny fut informé que le brick français *le Saint-Esprit,* de Marseille, avait fait côte sous Maïna. Le bâtiment s'était crevé, mais l'équipage s'était réfugié sur l'île de Cervi. Bientôt après avait paru un bateau armé, caché dans une crique ; le chef s'était déclaré pirate de père en fils. « Si vous restez là, avait-il dit aux naufragés, les Maïnotes vont descendre des montagnes; ces gens ne font grace à personne, et, pour faire disparaître toute trace, ils vous massacreront. Votre bâtiment est perdu; je vais prendre ma part du butin, mais, dans l'exercice de mon métier, je n'ai jamais versé de sang. Je vais vous débarquer sains et saufs sur Cérigo. » La vue des montagnards, qui effectivement descendaient en ce moment sur le rivage, avait décidé les naufragés à accepter cette proposition; ils avaient été mis à terre sur une pointe de l'île de Cérigo, avec une partie de leurs effets, et bientôt tout ce qu'il avait été possible de retirer du bâtiment était devenu la proie des corsaires.

Un pareil acte ne pouvait rester impuni. Le brick *l'Abeille* reçut l'ordre de se rendre sur les lieux. Il se porta, en conséquence, dans le golfe de Colokitia, et s'embossa

devant le village de Maratonisi; là il se fit livrer le mistik corsaire, qui fut brûlé immédiatement, ainsi que celles des marchandises provenant du *Saint-Esprit,* qui n'avaient pu être encore transportées dans les montagnes.

L'Abeille se porta ensuite sur le lieu du naufrage; le bâtiment était engravé dans le petit bras qui sépare l'île de Cervi de la côte. Deux grosses tours crénelées, l'une sur l'île, l'autre sur la terre ferme et où s'étaient retranchés les brigands, firent feu sur les embarcations que le capitaine envoyait reconnaître le bâtiment naufragé; un homme fut tué et un autre grièvement blessé. *L'Abeille,* dans la situation et du côté où elle se trouvait, ne pouvant approcher assez près de la côte pour protéger ses canots, et n'osant, avec son faible équipage, tenter un débarquement, s'éloigna et se mit en devoir de rallier la division, qui croisait alors dans les parages de Naples de Romanie. Rigny se porta immédiatement sur l'île de Cervi. *La Médée* s'entraversa dans le fond de la baie, *le Cuirassier* sur la plage, et *le Loiret* dans l'étroit passage, de manière à couper toute communication avec l'île. Des compagnies de débarquement furent aussitôt mises à terre pour fouiller l'île, tandis qu'un autre détachement fut envoyé sur la terre ferme. Les brigands, voyant ces dispositions, abandonnèrent la tour où ils s'étaient d'abord retranchés, et se jetèrent dans les mornes. Elle fut aussitôt occupée.

Malheureusement la tour de l'île était hors de portée du canon de la division; elle était flanquée et armée, mais les marins qui avaient été débarqués l'enveloppèrent bientôt dans diverses directions. Parvenus à se loger dans quelques crevasses qui étaient au pied, ils y placèrent trois barils de poudre, et, quelques instants après, la tour sauta avec tout ce qui se trouvait dedans.

On fit également sauter celle qui était sur la terre ferme. Ces deux tours étaient occupées depuis long-temps par des bandits; elles avaient été bâties pour cette destination; aussi les parages de Cervi étaient-ils redoutés par tous les navigateurs du Levant. Rigny rendit donc, dans cette circonstance, un service signalé aux bâtiments du commerce que le mauvais temps forçait souvent de relâcher dans ces parages. En quittant l'île, il fit brûler sur la plage toutes les embarcations qu'on y avait trouvées, convaincu qu'elles servaient à la piraterie.

De Cervi, le commandant Rigny se porta successivement sur Hydra, Syra et Chio, et, laissant *le Loiret* et *la Chevrette* croiser dans l'Archipel, il rentra à Smyrne.

Après une campagne de plus de trente mois consécutifs, les bâtiments qui composaient la division avaient, plus ou moins, besoin de réparations; le commandant lui-même était, depuis quelque temps, en proie à une fièvre continue, suite des fatigues qu'il avait éprouvées. Une nouvelle division fut armée à Toulon, et vint remplacer celle-ci, qui rentra en ce port à la fin du mois de juin 1824.

A son départ du Levant, Rigny ne laissait pas les Grecs dans une brillante position. En Morée, ils étaient toujours divisés; l'amour de l'argent et du pouvoir chez les chefs, et la soif du pillage parmi le peuple, étaient les caractères dominants. Soutenus par l'espoir de voir se réaliser un emprunt qui se négociait pour eux en Angleterre, ils paraissaient à peine s'occuper des Turcs. La peste qui régnait au Caire, qu'elle fût ou non le prétexte des lenteurs qu'apportait le pacha d'Égypte à joindre sa flotte à celle des Turcs, rassurait les Grecs sur cet armement. Le capitan-pacha, sorti des Dardanelles à la fin d'avril, se trouvait à Volo, où il embarquait des troupes,

et tout portait à croire que, cette année, il développerait plus de moyens et d'énergie que l'année précédente. Les Grecs avaient armé moins de bâtiments que dans la dernière campagne. Les Ipsariotes seuls, plus éloignés des affaires de la Morée, s'occupaient davantage des moyens de se défendre contre les Turcs ; ils déployaient un caractère, une persévérance et une énergie qui étaient loin d'être imités par les populations des autres îles, dont quelques-unes, timides et sans défense, étaient, à cette époque, disposées à capituler. Toutefois Hydra, Spécia et Samos, quoique moins actives qu'Ipsara, n'y pensaient pas encore. Tel était alors l'état de la Grèce, que la mort récente de lord Byron venait de jeter dans le deuil.

Le commandant Rigny aurait eu besoin d'un long repos pour rétablir sa santé ; mais, au mois de mars 1825, il reçut l'ordre de se disposer à retourner dans le Levant, et son zèle ne lui permit point de balancer. Il se rendit à Toulon, où il porta son guidon de commandement sur la frégate *la Sirène*, et il reparut dans les mers de la Grèce au mois de mai suivant.

Sa première opération fut d'aller à la recherche de deux pirates grecs qu'il savait avoir dépouillé deux bâtiments français. Il se porta sur Cervi, où il trouva l'escadrille grecque, forte de dix-huit bâtiments, sous les ordres de l'amiral Miaulis. Là il apprit que les deux mistiks qu'il cherchait appartenaient à un habitant de Scutari, sur la côte de Maïna. Sa première pensée fut de s'embosser sous le village et de le menacer d'une complète destruction, si on ne lui livrait cet armateur ; mais, en réfléchissant qu'un tel acte d'hostilité, sur une côte si voisine du point où la flotte grecque avait débarqué tout récemment, pourrait être mal interprété, il crut

devoir ajourner cette expédition, sans cependant y renoncer.

En se rendant de Napoli, où il avait relâché pour faire de l'eau, à Smyrne, il se mit à la poursuite d'un pirate grec qui, quelques jours auparavant, avait pillé un bâtiment anglais, et qui colportait son butin d'île en île. Il l'atteignit à Paros et l'emmena à Smyrne.

Il y était depuis deux jours, lorsque la goëlette *la Daphné,* qu'il avait laissée sur les côtes de la Morée, vint lui annoncer qu'Ibrahim s'était emparé de l'île de Sphactérie, vis-à-vis de Navarin, et qu'il était à présumer que cette place ne tarderait pas à succomber. Dans la prévision d'une capitulation inévitable, le gouvernement grec le faisait prier, si cela lui était possible, de se trouver sur les lieux, pour garantir l'exécution des stipulations qui seraient arrêtées.

Quoique le terme de la défense possible de Navarin fût trop rapproché pour que Rigny pût espérer d'arriver à temps, il quitta Smyrne aussitôt et se dirigea sur Modon. Il envoya en même temps le brick *le Cuirassier* à Napoli, pour informer le gouvernement grec de son mouvement, bien plus cependant pour manifester ses bonnes intentions que dans l'espoir du succès.

Effectivement, il était à peine en route qu'il apprit que Navarin s'était rendu par capitulation le 21 mai; la garnison, forte de douze cents hommes, avait été conduite à Calamata, sur des navires autrichiens. La goëlette *l'Amaranthe,* ainsi qu'une corvette autrichienne, qui se trouvaient sur les lieux, avaient, par leur présence, assuré le passage des Grecs.

La possession du port de Navarin mettait la flotte d'Ibrahim à l'abri des coups hardis de l'amiral grec Miaulis. Il avait derrière lui Modon et Coron, et de grands

magasins alimentés par les convois qui lui venaient d'Egypte; ses postes avancés allaient jusqu'à Calamata et Androussa. Les populations grecques s'enfuyaient devant ses troupes, et les femmes et les enfants se réfugiaient dans les montagnes de Maïna.

La présence du commandant Rigny n'étant plus nécessaire dans ces parages, il retourna à Smyrne. En y arrivant il trouva des dépêches qui lui annonçaient sa nomination au grade de contre-amiral, à la date du 22 mai 1825.

Cependant les pirateries des Grecs étaient arrivées à un tel point qu'il n'y avait plus de sûreté pour aucun bâtiment du commerce. Ces pirateries étaient le fait de la marine grecque et des insulaires; comme elles s'exerçaient avec des bâtiments de dix à seize canons, il devenait évident qu'ils n'avaient pu être armés sans la participation des autorités locales; on savait, d'ailleurs, qu'à leur retour chacun participait au butin. Enfin il n'y avait jamais eu, en aucun temps ni dans aucun pays, d'exemple d'un tel brigandage. L'amiral Rigny avait adressé une nouvelle circulaire aux consuls français dans les diverses échelles, pour les prévenir que les bâtiments du commerce ne naviguassent point sans escorte; l'amiral Neale avait fait publier le même avis pour les navires anglais. Enfin l'Archipel présentait ce singulier spectacle que tous les pavillons étaient obligés d'y naviguer avec toutes les précautions qu'on prend dans les temps des guerres les plus animées.

Un tel état de choses était trop contraire aux intérêts de notre commerce pour que l'amiral Rigny ne s'occupât pas, sinon de le faire cesser, ce qui était évidemment impossible, au moins d'en diminuer les excès. Il se rendit à Napoli, et là il fit les plus vifs reproches au gou-

du sein de leurs mères, de celles dont, après les avoir entièrement dépouillées, ils espéraient encore tirer une rançon.

Ces actes cruels ne pouvaient être justifiés par les lois de la guerre. Ceux sur lesquels ils étaient exercés n'étaient point combattants; c'étaient des hommes de tout âge, des femmes, des enfants appartenant aux populations les plus éloignées de l'empire ottoman. L'amiral en fit interroger plusieurs; ils ne savaient même pas que le sultan fût en guerre; ils ignoraient qu'il existât des Grecs; ils allaient remplir à la Mecque, sous l'abri d'un pavillon neutre, un des devoirs de leur religion; aucun d'eux n'était armé. Comme on ne pouvait mettre un aussi grand nombre de ces malheureux sur les frégates sans courir le risque de compromettre la santé des équipages, Rigny, profitant de l'occasion d'un bâtiment du commerce qui se rendait à Smyrne sur son lest, les y fit embarquer, en donnant l'ordre à l'un de ses bâtiments de guerre de les escorter, pour les garantir de toute nouvelle rencontre de la part des Grecs. Tel était l'emploi que faisait l'amiral Rigny des forces sous son commandement, et c'était par de tels actes qu'il s'efforçait de répondre aux lâches calomnies dont les journaux de parti l'accablaient en ce moment même. C'était ainsi que les bâtiments de l'État faisaient *la traite* dans l'Archipel.

Au mois de mai 1826, Missolonghi succomba. L'avidité des corsaires grecs ayant disséminé les bâtiments dont Spécia et Hydra pouvaient disposer, la place n'avait pu être secourue. La garnison, composée de quatre mille cinq cents hommes aux abois, ayant tenté une sortie désespérée, seize cents s'étaient fait jour, le reste avait péri glorieusement. Mais, pendant ces scènes sanglantes, les Grecs, divisés en factions et en partis acharnés les

uns contre les autres, mécontents ou jaloux de leurs gouvernements éphémères, en brisaient les éléments et produisaient ainsi l'anarchie, tandis que, imitant le noble exemple donné par les Souliotes, ils auraient dû réunir tous les efforts contre l'ennemi commun.

Au milieu de ces divisions intestines, la piraterie croissait en audace et en excès. Le centre en était établi sur l'île d'Égine. L'amiral s'y porta avec *la Sirène*, *la Galatée* et *la Dauphinoise*. Aussitôt son arrivée, il fit débarquer trois cents hommes, commandés par un capitaine de frégate. Les embarcations armées se dirigèrent sur tous les points à la fois, et en quelques heures quatorze bâtiments pirates qui infestaient ces mers furent enlevés et détruits. Par une circonstance fortuite, au moment où la division française paraissait devant Egine, le brave Canaris se trouvait engagé au milieu d'une foule de ces brigands. Indigné de voir des Grecs faire un tel métier, il les avait menacés de brûler lui-même leurs bâtiments. A l'apparition des frégates, les forbans s'étaient sauvés, et Canaris vint aussitôt à bord de l'amiral pour le remercier du service que, sans le savoir, il lui avait rendu. Un moment plus tard, Canaris tombait, victime de son zèle et de son patriotisme, sous les coups de ses compatriotes. L'amiral, avant de se retirer, fit aussi brûler plusieurs *pirames* qui étaient en constructions, et il se vit secondé dans cette opération par une grande partie des principaux habitants de l'île.

Lorsque le gouvernement grec fut informé de cette opération, il adressa à l'amiral, dans une lettre datée de Napoli, du 4-16 juin, les expressions de sa reconnaissance pour la « coopération si efficace qu'il venait de « prendre à l'extinction de la piraterie. Le double but de « rendre la sûreté à la navigation dans les mers de la

« Grèce et de forcer des hommes qui se livrent à une « vie criminelle d'aller porter leurs bras à la défense de « la cause commune, au lieu de la compromettre, ne « pouvait, disaient les membres du gouvernement, être « mieux atteint que par la destruction des moyens par « lesquels ces hommes, indignes du nom de Grecs, se « rendaient le fléau de leur pays. »

Cependant, à la fin de l'année 1826, la piraterie, quoique ses actes fussent moins fréquents, prenait de jour en jour un caractère plus barbare. Pour effacer les traces de leurs déprédations, les pirates massacraient les équipages des bâtiments dont ils s'emparaient. Ce n'était plus à la mer qu'il était possible d'atteindre les corsaires, ils ne s'y lançaient qu'à coup sûr; c'était dans leurs rochers qu'il fallait aller les chercher, et ils savaient les choisir de manière à s'y mettre à l'abri d'un coup de main. Les recherches de cette nature occupaient la plus grande partie des bâtiments des stations européennes, et les chefs de ces stations, tout en déployant leur zèle et leur activité pour faire cesser ce brigandage, faisaient des vœux pour voir se terminer enfin une lutte qui produisait de pareils résultats.

Le fils de Méhémet-Ali, vice-roi d'Égypte, Ibrahim, exerçait en Morée les plus affreux ravages. De 1825 à la fin de 1826, vingt mille trois cent cinquante femmes et enfants étaient tombés entre ses mains; la moitié avait péri du typhus, de misère ou par la peste; de l'autre moitié, une partie était esclave à Modon, Coron et Navarin, l'autre était envoyée en Égypte par détachements sur la flotte turque. Parmi tous ces individus tombés en esclavage il ne se trouvait que peu ou point d'hommes. Le genre de guerre que se faisaient les Turcs et les Grecs ne laissait que rarement survivre ceux qui étaient pris

les armes à la main. Il est triste aussi de dire que nulle part, excepté à Missolonghi, Ibrahim n'avait trouvé de résistance obstinée; partout les hommes fuyaient, abandonnant leurs femmes et leurs enfants. Cette guerre, si elle se prolongeait ainsi, devait entraîner bientôt la dévastation entière de la Morée.

Au commencement de 1827, les Grecs, las enfin de leurs longues dissensions, étaient convenus de se réunir en assemblée générale à Damala. Là il fut question d'appeler le comte Capo-d'Istria à la tête du gouvernement, et de nommer deux chefs des forces disponibles, l'un pour la terre, l'autre pour la mer. Le général Church et l'amiral Cochrane, qui tous deux venaient d'arriver en Grèce, étaient désignés au choix de l'assemblée. D'un autre côté, des négociations avaient lieu à Constantinople; trois grandes puissances se concertaient pour proposer et peut-être même *pour imposer* au divan leur médiation en faveur des Grecs, et cette médiation, rendue effective, pouvait seule devancer les opérations et les chances d'une guerre que, pour la sûreté du commerce, indépendamment des motifs d'humanité, on devait désirer voir finir.

Depuis un an les Turcs faisaient, dans la Grèce orientale, des progrès un peu lents à la vérité. La citadelle d'Athènes était investie et très étroitement bloquée depuis plus de neuf mois. Deux mille ames environ y étaient enfermées. Cependant les Grecs, dans cette période, avaient tenté plusieurs efforts pour débloquer cette place; mais le 6 mai (1827), une expédition conduite par les généraux Church et Cochrane, en personne, ayant été complètement dispersée, et la position de Phalère, dernière ressource des assiégés, évacuée par les Grecs, la garnison de l'Acropolis, réduite à la dernière

extrémité, n'ayant pour toute nourriture que de l'orge, et sur le point de manquer d'eau, se vit forcée de capituler.

Sur ces entrefaites, l'amiral Rigny arriva au mouillage de Salamine avec la frégate *la Sirène* et la corvette *l'Echo*. Il allait devenir la providence des assiégés. A peine avait-il jeté l'ancre qu'il reçut des chefs de l'Acropolis une lettre contenant les conditions de la capitulation qu'ils désiraient obtenir, en laissant toutefois à l'amiral la faculté d'y faire et d'y consentir toutes les modifications qu'il jugerait convenable. Il se rendit aussitôt au camp du vizir (Redchid-Pacha), et, après trois jours de discussions et de sollicitations, la capitulation fut consentie le 5 juin; mais, avant de la faire mettre à exécution, l'amiral crut devoir prendre toutes les mesures que l'agitation et le ressentiment qu'il avait remarqués dans le camp turc ne rendaient que trop nécessaires. Il plaça trois de ses officiers en tête de la colonne qui évacuait la citadelle, et se mit lui-même à l'arrière-garde avec les trois chefs albanais que les Grecs avaient demandés pour otages. On se dirigea dans cet ordre vers l'embarcadère, où les canots de *la Sirène*, de *l'Echo*, ainsi que ceux d'un brick et d'une goëlette autrichiens, reçurent environ dix-huit cent trente-huit personnes, hommes, femmes, enfants, malades, blessés, avec armes et bagages, qui furent déposés, par les soins de l'amiral, sur l'île de Salamine, où il leur prodigua les secours de toute espèce que réclamait leur position. Quelques jours plus tard la garnison grecque était obligée de se rendre à la discrétion des Turcs. Il ne sera pas hors de propos de faire remarquer ici que, lorsque, en 1822, la garnison musulmane de ce même château d'Athènes fut obligée de capituler avec les Grecs, ce fut encore le commandant d'un

bâtiment de guerre français qui employa sa médiation, et qui arracha un grand nombre de capitulés aux mains qui commençaient à se teindre de leur sang. Si à Missolonghi une semblable intervention eût pu avoir lieu, l'Europe n'aurait sans doute pas retenti des cris poussés à leurs derniers moments par les infortunés habitants de cette malheureuse cité.

Par la capitulation d'Athènes les Grecs se voyaient rejetés de l'Attique. Cette province était entièrement détruite; les ravages exercés tour à tour par les Grecs et par les Turcs avaient ruiné les villages, et il eût été difficile de décider lequel des deux partis était le plus funeste aux habitants.

Cependant ce dernier événement, joint à ce qui se passait en Orient depuis dix années, commençait à inquiéter l'Europe, et son repos paraissait menacé. Déjà une médiation avait été proposée à la Porte au mois d'avril précedent, et elle l'avait hautement refusée. La situation de la Grèce devenant de jour en jour plus embarrassante, il était de nécessité absolue que la *médiation proposée* devînt enfin une *médiation imposée*. L'Angleterre, la France et la Russie, qui, dans cette circonstance, représentaient l'Europe entière, conclurent entre elles, à Londres, un traité contenant les bases de la pacification de la Grèce. Par ce traité, on exigeait que la Porte Ottomane changeât la condition d'une population sur laquelle les malheurs d'une révolution, qu'elle laissait durer depuis si long-temps, avaient attiré l'attention de l'Europe, intéressée aujourd'hui dans cette querelle domestique. On lui demandait de reconnaître l'impossibilité de replacer les Grecs dans leur ancienne position, mais on lui laissait l'initiative des mesures qu'elle jugerait devoir prendre. Ce traité contenait aussi,

dans l'hypothèse du refus de la Porte, les moyens coërcitifs qui devraient être employés pour parvenir à son exécution; et en effet, vers la fin de juillet 1827, une escadre anglaise, commandée par le vice-amiral sir Édouard Codrington, vint se joindre, dans l'Archipel, à celle aux ordres de l'amiral Rigny; une escadre russe y était aussi attendue prochainement.

Dans les premiers jours du mois de septembre, les amiraux anglais et français furent informés, par leurs ambassadeurs respectifs à Constantinople, que la Porte ayant signifié son refus officiel d'accéder à aucun arrangement favorable aux Grecs, ils étaient libres d'agir suivant leurs instructions. En ce moment, cent vingt bâtiments de guerre et de transport turcs et égyptiens se trouvaient réunis à Navarin; ils avaient à bord un grand nombre de troupes et des munitions destinées à une expédition contre Hydra. Toutes ces forces étaient sous le commandement d'Ibrahim-Pacha. Les amiraux Codrington et Rigny, qui avaient l'ordre d'établir de fait, sur mer, l'armistice que la Porte se refusait à établir en droit, sans cependant que les mesures à prendre contre les forces ottomanes dégénérassent en hostilités, résolurent de se rendre personnellement auprès d'Ibrahim, pour lui faire connaître leurs intentions.

Toutefois, pour agir avec plus d'efficacité, il fut convenu que l'amiral Rigny irait d'abord seul à Navarin, et que, dans une conférence préliminaire avec Ibrahim, il lui ferait connaître la réalité et l'imminence du danger qui le menaçait, et emploierait tous ses efforts pour l'engager à le prévenir.

Il mouilla à Navarin le 22, et, le lendemain matin, à huit heures, il se rendit chez Ibrahim. Il le trouva avec Ṭaher-Pacha, commandant une des divisions de la flotte

ottomane. Ibrahim fit signe au pacha de se retirer. Celui-ci, après se l'être fait répéter, sortit enfin, mais en témoignant son mécontentement. « Vous le voyez, dit le « vizir à l'amiral, je suis ici dans le même embarras que « mon père à Alexandrie. Les Turcs ont les yeux ouverts « sur nous, et cet entretien secret que je vous accorde, « et que j'ai moi-même désiré, ne peut que les irriter en- « core. » L'amiral lui peignit avec force les résultats inévitables de l'obstination du Grand-Seigneur; il y allait, lui dit-il, de la destruction entière des flottes ottomane et égyptienne. « Ce que l'on veut de vous, c'est un ar- « mistice, de gré ou de force, qui décide la Porte à trai- « ter ; vous pouvez, en l'établissant de fait, sauver peut- « être l'empire ottoman; mais vous sauverez au moins « votre héritage. Méhémet-Ali est vieux, très inquiet, « très menacé; songez-y, l'Égypte riche vaut mieux que « la Morée, dont vous voulez faire un désert. »

Dans cette conférence, qui dura près de deux heures, tous les moyens de sortir de la position difficile dans laquelle Ibrahim se trouvait engagé furent examinés de part et d'autre; mais comme rien ne pouvait y être arrêté définitivement, il fut convenu que les points en litige seraient solennellement discutés dans une réunion générale qui aurait lieu le plus prochainement possible.

Le 25 septembre suivant, les amiraux anglais et français, accompagnés chacun d'un secrétaire d'ambassade et de deux officiers des deux nations, furent introduits sous les tentes d'Ibrahim, qui les reçut en présence du capitan-pacha Taher-bey, et entouré des principaux officiers de terre et de mer. Après les compliments d'usage, ils communiquèrent à Ibrahim les ordres dont ils étaient chargés par suite du refus de la Porte de reconnaître la médiation des trois puissances maritimes dans les af-

faires de la Grèce, et ils terminèrent en lui signifiant leur intention formelle d'établir l'armistice de fait, et de détruire les forces ottomanes qui tenteraient de s'y opposer.

Ibrahim, après avoir écouté avec autant d'attention que de sang-froid les déclarations des amiraux, leur répondit que « serviteur de la Porte, il avait reçu l'ordre « de pousser la guerre en Morée avec la plus extrême « vigueur, et de la finir par une attaque décisive sur Hy- « dra; qu'il n'avait aucune qualité pour entendre les « communications qui lui étaient faites, ni pour prendre « aucun parti à cet égard. Cependant il ajouta que les « ordres de la Porte n'ayant pu prévoir le cas extraordi- « naire qui se présentait, il allait expédier des courriers « à Constantinople et en Égypte, et que, jusqu'à leur re- « tour, il donnait sa parole que la flotte ne sortirait pas « de Navarin, quelque dur qu'il fût pour lui de se voir « arrêté au moment où tout allait être fini, puisque les « Grecs étaient évidemment hors d'état de résister à la « force d'une expédition telle que la sienne.

« Si mon souverain, dit Ibrahim en terminant la con- « férence, qui est le juge de ses véritables intérêts, main- « tient ses premiers ordres, j'y obéirai, quoi qu'il puisse « arriver de la lutte disproportionnée dans laquelle on « m'engage. »

Après avoir conclu cette espèce d'armistice, les amiraux français et anglais ne pouvant, en raison de la saison, rester avec leurs escadres dans une baie ouverte à tous les vents, quittèrent Navarin pour aller croiser dans l'Archipel, y laissant seulement quelques bâtiments légers en observation. Toutefois, en se séparant de l'amiral Codrington, Rigny concerta avec lui un point de réunion, afin de se rendre maîtres de diriger les flottes

ottomanes vers Alexandrie ou les Dardanelles, dans le cas où elles sortiraient de Navarin.

Dans l'impossibilité où il se trouvait d'exécuter son attaque contre Hydra, Ibrahim, ne voulant point laisser son armée oisive, en mit une partie en marche sur deux colonnes, l'une se dirigea sur la Messénie, et l'autre sur l'Arcadie. Les chefs de ces colonnes avaient ordre de ravager le Péloponèse, en détruisant les moissons, en livrant les habitations à la flamme et les populations au fer.

Lui-même, ayant appris dans les premiers jours d'octobre que l'escadre grecque, sous les ordres de lord Cochrane, avait tenté une attaque sur le fort de Vassiladi, près Missolonghi, sortit de Navarin avec deux vaisseaux, une frégate, quatre corvettes et quelques bricks, et se dirigea sur Patras. Aussitôt que l'amiral Codrington, qui était à Zante, fut informé de ce mouvement, il appareilla en toute hâte. Il rencontra la division turco-égyptienne près du cap Papa, le vent contraire l'ayant forcée de mouiller avant d'avoir pu entrer dans le golfe de Lépante. L'amiral fit dire à Ibrahim qu'il eût à ne point entrer à Patras, et appuya sa signification de quelques coups de canon tirés sur les bâtiments les plus avancés. Cette escadre revira de bord immédiatement, et retourna à Navarin, suivant l'injonction qui lui en était faite.

Le 14 du même mois, les escadres française et anglaise, se trouvant fortuitement réunies près de Zante, furent ralliées par l'escadre russe aux ordres de l'amiral Heyden, forte de quatre vaisseaux et quatre frégates.

Par son manquement à la parole donnée, Ibrahim s'était placé dans la situation d'agresseur. Il pouvait, d'un moment à l'autre, renouveler la tentative dans laquelle il avait échoué : il s'agissait donc de l'en empêcher.

Dans les premières communications qui eurent lieu entre les trois amiraux, trois points furent mis en discussion : 1° celui de courir les chances indéfinies d'un blocus au dehors, qui, n'aboutissant à rien, pourrait, à la suite d'un coup de vent, exposer les escadres alliées à voir la flotte turco-égyptienne regagner Alexandrie, après avoir rempli son but; 2° celui d'entrer à Navarin, d'y mouiller, et de garder cette flotte à vue; 3° enfin, celui d'entrer à Navarin, d'y prendre position, et de signifier aux chefs des deux flottes de se séparer immédiatement et de retourner, les uns à Constantinople et les autres à Alexandrie. Ce dernier parti, sur lequel l'amiral de Rigny insistait plus particulièrement, comme le plus décisif, ayant été adopté par les amiraux anglais et russe, les motifs en furent consignés dans le protocole qu'ils signèrent, et que le capitaine Fellows, commandant la frégate anglaise *le Darmouth*, fut chargé d'aller porter à Ibrahim. Cet officier rejoignit la flotte sans rapporter de réponse, parce qu'Ibrahim ne se trouvait point à Navarin. Toutefois, il avait tracé un croquis de la position des flottes turque et égyptienne, dont les préparatifs annonçaient suffisamment que toute voie persuasive serait désormais sans effet.

Le 20 octobre 1827, à midi, le vent se trouvant favorable, les premières dispositions pour entrer dans le port de Navarin furent faites. L'amiral Codrington fit le signal de se tenir prêt au combat; ce signal fut repété par les amiraux français et russe. Alors chacun prit son poste : le vaisseau amiral anglais *l'Asia* était en tête, suivi de *l'Albion*, du *Genoa* et de deux frégates. Venait ensuite la frégate *la Sirène*, portant le pavillon de l'amiral Rigny, suivie des vaisseaux *le Scipion*, *le Trident*, *le Breslaw* et de la frégate *l'Armide;* puis le vaisseau amiral

russe *l'Azoff*, monté par le contre-amiral comte Heyden, que suivaient trois vaisseaux et quatre frégates de sa nation.

La flotte turco-égyptienne formait une triple ligne d'embossage disposée en fer à cheval, ou croissant très allongé, dont les extrémités étaient appuyées sur l'île de Sphactérie d'une part, et de l'autre au camp d'Ibrahim, au pied de la citadelle de Navarin. Elle consistait en trois vaisseaux de ligne, un vaisseau rasé, seize frégates, vingt-sept grandes corvettes et autant de bricks de guerre, ainsi qu'environ quarante bâtiments de transport, portant de gros canons de calibre et six brûlots.

Sa force principale se trouvait réunie sur la droite en entrant. La première ligne présentait d'abord quatre grandes frégates, deux vaisseaux, une cinquième grande frégate, un troisième vaisseau, puis des frégates de divers rangs. Les corvettes et bricks formaient la seconde ligne, et les transports armés la troisième.

Des six brûlots, trois étaient placés à chacune des extrémités du fer à cheval, pour être à même de pouvoir se jeter sur les escadres alliées, si un engagement avait lieu. Cette disposition de forces était bien conçue et parfaitement adaptée aux localités de la baie. L'entrée du goulet, d'environ un mille ou tiers de lieue de large, était défendue, du côté de Navarin, par la citadelle, et de l'autre par une batterie placée sur la pointe de Sphactérie. On voyait les Turcs à leurs pièces, la mèche allumée.

A deux heures *l'Asia* donnait dans le port et avait dépassé les batteries; à deux heures et demie il mouillait par le travers du vaisseau amiral turc, et était suivi par les autres vaisseaux anglais.

La Sirène, qui venait immédiatement, mouilla à portée

de pistolet de la première frégate de la ligne turque, *l'Izania*, de soixante-quatre. Jusqu'à ce moment aucun coup de canon n'avait encore été tiré de part ni d'autre, lorsqu'un coup de fusil parti d'un brûlot, qu'un des canots de la frégate anglaise *le Darmouth* avait accosté, tua l'officier qui commandait ce canot. Cette frégate fit alors une vive fusillade sur le brûlot pour dégager son embarcation.

Dans ce moment l'amiral Rigny hélait au porte-voix au commandant de la frégate égyptienne, avec laquelle il était vergue à vergue, que s'il ne tirait pas il ne ferait point feu sur lui; mais à peine cette allocution était-elle achevée, que deux coups de canon partirent d'un des bâtiments mouillés à poupe de *la Sirène*, à bord de laquelle un homme fut tué.

Pendant que cet incident avait lieu, l'amiral Codrington envoyait de son côté une embarcation à bord du vaisseau amiral turc, pour l'inviter à ne point tirer, lorsqu'un coup parti de ce vaisseau tua le pilote anglais dans le canot parlementaire. Dès lors le combat s'engagea, et bientôt il devint général. Les Russes eurent particulièrement à essuyer le feu des forts, qui ne commencèrent à tirer que lorsque le vaisseau français *le Trident* passa sous leur volée.

A cinq heures du soir, la première ligne des Turcs était entièrement détruite. La frégate *l'Izania*, la seule qui fût à portée de *la Sirène*, était rasée comme un ponton; des pièces entières de son bordage étaient emportées, et ce n'était plus qu'une carcasse, lorsqu'un incendie, qui s'était déclaré sur sa dunette, la fit sauter avec un fracas épouvantable, en couvrant de feu et de débris la frégate amirale. *L'Izania* avait cinq cent soixante hommes d'équipage; elle était commandée par Hassan-

bey, un des plus braves capitaines de la marine turque. Un brick et une goëlette avaient aussi été coulés à fond par *la Sirène*.

La canonnade durait encore à cinq heures un quart, au centre de la ligne, et vers l'île de Sphactérie; mais bientôt elle cessa entièrement. A la fin de l'action, la flotte turco-égyptienne n'existait plus : quatre-vingt-dix ou cent bâtiments, tant vaisseaux que frégates, corvettes et bricks, avaient été détruits ou coulés; le reste s'était jeté à la côte, où ils se brûlaient eux-mêmes. Jamais plus complète destruction n'a été le résultat d'un combat naval; la perte des Turcs et des Égyptiens fut évaluée environ à six mille morts et mille blessés.

Dans ce combat, la plus noble émulation se fit remarquer entre les bâtiments des trois puissances; c'était à qui se porterait avec le plus d'ardeur au secours d'un allié qui se trouvait en danger; Français, Anglais et Russes s'acquirent des droits égaux à la reconnaissance les uns des autres, et l'histoire n'offre point d'exemple d'une coopération aussi franche entre des escadres de nations différentes. On rapporte que les manœuvres brillantes de *l'Armide* (capitaine Hugon), qui, ayant eu affaire à plusieurs bâtiments, avait abîmé tout ce qui s'était exposé à son feu, excitèrent à un tel point l'enthousiasme des frégates anglaises que les équipages de ces bâtiments suspendirent un moment leur feu pour saluer de trois houras leur valeureuse émule.

Il paraît que, dans cet engagement, les efforts de la flotte ennemie s'étaient plus particulièrement dirigés sur les bâtiments portant pavillons amiraux. *L'Asia* perdit son mât d'artimon, plusieurs de ses canons furent démontés. L'escadre anglaise eut soixante-treize tués et cent quatre-vingt-neuf blessés. *L'Azoff* eut sa mâture

tellement criblée de boulets, qu'à peine pouvait-il porter ses voiles; il en avait environ cent cinquante dans le corps du bâtiment, dont sept dans la carène. Dans l'escadre russe, deux cents hommes furent mis hors de combat, dont cinquante-neuf tués. *La Sirène* fut encore plus maltraitée. Son grand mât et son mât d'artimon furent coupés, ainsi que ses deux basses vergues et celle du grand hunier. Six boulets étaient entrés dans la flottaison, toutes ses voiles étaient criblées, et ses embarcations mises en pièces. Vingt-un hommes avaient été tués, et quarante-deux blessés. On ne s'étonnera point de ce résultat, quand on saura que *la Sirène*, enveloppée de toutes parts par le feu des frégates ennemies, eut à lutter constamment contre des forces plus que triples des siennes[1].

Les pertes totales de l'escadre française s'élevèrent à quarante-trois hommes tués et cent vingt-cinq blessés, dont soixante-six très grièvement.

On pense bien que l'amiral Rigny, juste appréciateur du zèle et de la bravoure qu'avaient déployés dans cette circonstance les états-majors et les équipages sous ses ordres, s'empressa de solliciter pour eux les récompenses qu'ils avaient si bien méritées. Le gouvernement acquiesça à toutes ses demandes; des grades et des déco-

(1) La fameuse bataille de Salamine a été livrée le même mois et le même jour que celle de Navarin. Le 20 octobre 480 avant l'ère chrétienne, Thémistocle, avec trois cents bâtiments, défit et détruisit entièrement la flotte de Xerxès, forte de douze cents voiles. Si l'on se rappelle que Xerxès avait envahi le territoire de la Grèce et essayé de détruire ses libertés, la coïncidence paraîtra d'autant plus singulière, que les flottes combinées de France, d'Angleterre et de Russie ont défait la marine turque, dans le même pays, pour la défense des mêmes intérêts, le même jour du même mois, quoique à une distance de 2307 ans.

rations furent accordés aux officiers et aux marins désignés par l'amiral ; des pensions sur la caisse des invalides furent allouées aux familles de ceux qui avaient succombé dans le combat.

Par ordonnance du 18 novembre 1827, Rigny fut promu au grade de vice-amiral. Le roi d'Angleterre le nomma commandeur de l'ordre militaire du Bain, et l'empereur de Russie lui envoya les insignes en diamants de l'ordre de Saint-Alexandre-Newski.

Des opinions diverses ont été émises sur le combat de Navarin, et, sans les discuter ici, il doit demeurer constant, pour les hommes éclairés et impartiaux, que, dans les circonstances où se trouvaient les amiraux alliés, il leur était impossible d'agir autrement qu'ils ne l'ont fait.

La résolution de la Porte, de n'accéder à aucune transaction favorable aux Grecs, était évidente. Ibrahim-Pacha avait violé sa parole donnée de ne pas sortir de Navarin avant d'avoir reçu de nouveaux ordres du sultan. La guerre atroce et exterminatrice que ses troupes débarquées faisaient en Morée était tellement hors du droit des nations, qu'il devenait nécessaire d'imprimer aux Turcs une sorte de contrainte morale, qui ne leur permît plus de se livrer à de pareils excès. Enfin, et c'était le point le plus important, les commandants des escadres alliées auraient été coupables aux yeux de l'Europe entière, si, en laissant sortir de Navarin la flotte destinée à agir contre Hydra, il en fût résulté la destruction de cette île et le massacre de sa population entière. Peut-être, cependant, le résultat de ce combat a-t-il dépassé le but et les intentions du traité de Londres ; mais on a vu que l'agression première a eu lieu

de la part des Turcs, et que la destruction de leur flotte ne peut être imputée qu'à eux.

Le 25 octobre, les amiraux anglais et russe quittèrent Navarin pour se rendre à Malte, afin d'y réparer leurs vaisseaux. La nature si grave des avaries de *la Sirène* aurait pu déterminer l'amiral Rigny à aller à Toulon; sa santé, après une campagne aussi active et aussi fatigante, exigeait quelque repos; mais pensant que ses services pouvaient encore être utiles dans l'Archipel, en raison des nouvelles circonstances qui peut-être allaient surgir, il expédia pour Toulon *le Scipion*, *le Breslaw*, *la Provence* et *la Sirène*, et porta son pavillon sur *le Trident*.

Dans les premiers jours du mois de novembre, l'amiral Rigny fit voile pour Milo, où il apprit qu'une expédition grecque, sous Fabvier, s'était emparée de Chio. Il la suivit de près dans les détours de l'Archipel et ne la manqua que de deux heures à Chio. L'amiral, s'il avait rencontré cette expédition, eût été en droit de la détourner, puisque le but du traité de Londres, pour parvenir à la pacification, était d'imposer un armistice général de fait, armistice qui du côté des Turcs venait d'être établi incontestablement.

La nécessité de se rapprocher des communications de Constantinople, la crainte que l'irritation des Turcs, provoquée par l'expédition sur Chio, ne se portât sur les Francs et sur les Grecs de l'Asie mineure, décidèrent l'amiral à se diriger sur Smyrne. En effet, il trouva cette ville dans la plus grande fermentation; mais sa présence, les démarches qu'il fit auprès du pacha, et l'arrivée successive de plusieurs bâtiments de guerre français, contribuèrent à calmer cette crise momentanée.

On était à la fin de novembre, et les résolutions de la

Porte étaient encore inconnues ; elle n'avait point rompu définitivement avec les trois puissances, et les ambassadeurs étaient indécis sur leur départ. Il existait en général, parmi les Turcs, peu de disposition à soutenir l'obstination du sultan et à embrasser les conséquences d'une guerre. On remarquait même que, sur tous les points du littoral de l'empire ottoman où la nouvelle du désastre de Navarin était parvenue avant d'arriver à Constantinople, l'attitude des Turcs avait été fort résignée, et l'on avait trouvé, soit dans la population, soit dans l'autorité, une modération inattendue. Il eût fallu des excitations de la part du gouvernement pour que dans les villes habitées par les Francs on se portât à des excès, et ce fait était remarquable, soit qu'il provînt de la modération des musulmans, de leurs craintes, ou plutôt de la haine sourde qu'ils nourrissaient contre le sultan, à cause de ses innovations récentes.

Au mois de janvier 1828, la Porte, à la suite d'un conseil extraordinaire, ayant renouvelé son refus d'accepter l'intervention des puissances signataires du traité de Londres, les ambassadeurs d'Angleterre, de France et de Russie quittèrent Constantinople. Leur départ ayant été suivi du retrait des consuls, l'amiral Rigny expédia de suite des bâtiments dans toutes les échelles pour y faire connaître ces événements. En même temps, il établissait deux bâtiments légers en croisière devant Navarin, pour intercepter les munitions et les approvisionnements qui auraient pu arriver d'Egypte à Ibrahim.

Resté seul dans l'Archipel, il se trouvait aux prises avec des difficultés sans cesse renaissantes. Les ambassadeurs, en se retirant, n'avaient laissé aucune instruction à leurs amiraux respectifs, et ceux-ci, séparés eux-mêmes, ne pouvaient plus concerter leurs mesures. Il

n'y avait sans doute rien de plus facile que d'aller brûler à Mételin ou à Chio une flottille de quelques bricks turcs qui s'y trouvait; mais fallait-il, par des hostilités partielles et sans résultat décisif, exaspérer *contre les Français seuls* les grandes échelles du Levant, habitées par eux, et mettre leur existence en balance avec quelques approbations ou quelques avantages personnels avant que la guerre fût déclarée? l'amiral ne le pensait pas. L'hiver aussi, en rendant les communications plus difficiles, aggravait cet état de choses. Il fallait donc attendre que le plan de conduite générale fût arrêté, d'après les circonstances nouvelles, se borner jusque là à empêcher le ravitaillement des troupes et des places turques en Morée, et engager les Grecs à porter tous leurs efforts vers ce but, au lieu de les disséminer dans des entreprises particulières. Malheureusement ils ne s'en occupaient pas. Les corsaires commissionnés par le gouvernement, ne trouvant aucun bénéfice dans cette surveillance, allaient à la recherche des bâtiments sans escorte, et s'inquiétaient peu d'affamer leurs ennemis.

Cependant des temps meilleurs semblaient être arrivés pour la Grèce. Le comte Capo-d'Istria, qui venait prendre les rênes du gouvernement de ce pays comme président, était arrivé à Égine sur un vaisseau anglais. Les ambassadeurs de France, d'Angleterre et de Russie avaient reçu de leurs cours respectives l'ordre de se rendre à Corfou, et les discours de la couronne, à l'ouverture des chambres et du parlement, avaient relevé les espérances de ceux qui craignaient la guerre.

De son côté l'amiral Rigny pressait Ibrahim d'évacuer la Morée, de retourner en Égypte, et il lui offrait pour cela ses propres moyens; mais Ibrahim reculait devant la honte d'une évacuation volontaire : il préférait y être

forcé par un débarquement de troupes européennes. « La faim, lui disait l'amiral dans une communication « qu'il lui adressait le 14 avril, cette terrible nécessité, « n'est-elle donc pas plus pressante que la présence de « troupes, et n'y a-t-il pas moins de honte à céder de- « vant elle que devant une autre force? La Porte, ajou- « tait-il, peut-elle exiger de vous que vous nourrissiez « votre armée avec les rochers de Navarin ou de Modon, « lorsque aucun secours ne peut désormais vous arriver? « Dans des situations moins critiques, de plus puissants « que vous ont plié devant les circonstances; la voie vous « est ouverte pour un arrangement particulier que tout « chef militaire est en droit de prendre, lorsque la plus « pressante des nécessités est là pour le justifier. »

Il s'agissait donc de contraindre Ibrahim à une évacuation qu'il se refusait à faire de bonne volonté. L'amiral Rigny était instruit qu'il ne lui restait plus que pour quinze jours de vivres, et il fit des dispositions pour empêcher la sortie d'Alexandrie d'aucun bâtiment chargé de provisions pour la Morée.

Sur ces entrefaites, quoique la guerre ne fût point officiellement déclarée, l'armée russe passa le Pruth (mai 1828). A cette nouvelle, la Porte prit l'alarme, et des communications furent faites par le reis-effendi pour le retour à Constantinople des ambassadeurs des trois puissances; mais le point principal et le pivot de toute négociation était et devait être l'évacuation de la Morée, afin de séparer matériellement les Grecs et les mahométans. Déjà même cette séparation existait de fait; car, à un très petit nombre près, ce qui se trouvait de Turcs en Morée étaient des combattants. Il ne s'agissait donc que de faire lever un camp, et non de transplanter des populations.

Au mois de juillet, les amiraux anglais, français et russe se trouvant réunis devant Modon au moment où un brick égyptien y entrait, apportant des dépêches de Méhémet-Ali à Ibrahim, ils résolurent de lui demander une entrevue pour l'interpeller sur le contenu de ces dépêches. L'entrevue eut lieu le 6 dans le camp d'Ibrahim. Le pacha recevait de son père l'ordre d'évacuer la Morée, en même temps qu'il était averti de la prochaine arrivée des bâtiments nécessaires pour effectuer le transport de ses troupes en Égypte. C'était faire un grand pas dans la négociation. Les amiraux, après avoir arrêté dans cette conférence les points principaux de l'évacuation, exigèrent d'Ibrahim la promesse formelle que dans cette circonstance aucun esclave grec ne pourrait être emmené en Égypte, et le pacha en prit l'engagement.

En quittant Modon, l'amiral se rendit à Corfou, où se trouvait alors l'ambassadeur de France, à qui il rendit compte de ce qui avait été convenu avec Ibrahim au sujet de l'évacuation. Les amiraux anglais et russe arrivèrent aussi à Corfou quelques jours après, et là ils décidèrent, de concert avec le comte Guilleminot, que, pour mettre obstacle à tout projet ou à toute ruse qui, sous le prétexte d'amener à Ibrahim les bâtiments nécessaires à l'évacuation, aurait pour objet de lui apporter des vivres, ils entreraient *amicalement* à Navarin avec la flotte égyptienne, et procéderaient à l'évacuation, même avec leurs bâtiments, si cela était nécessaire. Mais comme dans cette opération délicate l'unité était surtout indispensable, les amiraux anglais et russe prièrent l'amiral français de se charger de toutes les communications avec Ibrahim. Alors l'amiral Codrington se porta sur les côtes d'Égypte, afin de surveiller la flotte de Méhémet-

Ali; l'amiral Rigny se rendit au blocus de Navarin, et l'amiral Heyden alla croiser dans l'Archipel.

Dans les premiers jours d'août, l'amiral Rigny fut informé qu'une expédition, sous les ordres du général Maison, allait arriver en Morée. L'amiral alors, laissant *le Breslaw* devant Navarin, appareilla pour se rendre au-devant de cette expédition et se concerter avec le général en chef. Elle parut devant Navarin le 29 août et y entra le lendemain. Les escadres anglaise et française y entrèrent en même temps. Quoique toutes les précautions eussent été prises d'avance pour s'assurer que les forts ne tireraient pas, l'amiral crut devoir se placer en panne, avec son vaisseau, pendant que l'escadre allait prendre le mouillage.

L'expédition française était à peine débarquée, lorsque parut la flotte égyptienne destinée au rembarquement des troupes d'Ibrahim. Les opérations se compliquaient pour l'amiral. Il avait à pourvoir, d'un côté, au débarquement des troupes françaises, au déchargement de leur immense matériel, et, de l'autre, à surveiller et à hâter l'embarquement de celles d'Ibrahim, en évitant toutefois tout conflit entre elles; et quand on songe que ces mouvements avaient lieu sur le même terrain, on peut se figurer quelle activité et quel zèle eut à déployer celui qui en était l'ame. En moins d'un mois depuis l'arrivée de la flotte égyptienne, c'est-à-dire dans les premiers jours d'octobre 1828, l'armée d'Ibrahim, composée d'environ vingt-un mille hommes et douze cents chevaux, faisait voile pour l'Égypte, embarquée sur cent dix-huit bâtiments, dont quarante-cinq étaient des transports français qui avaient amené l'expédition. Deux frégates françaises étaient chargées d'accompagner le convoi égyptien. Ibrahim s'embarqua seul sur un brick

de sa nation, et ne quitta Navarin que quelques jours après le départ de ses troupes.

L'entière évacuation de la Morée par les Turcs étant le but de l'expédition, le général en chef eut à s'occuper immédiatement de faire le siége des places qu'ils y occupaient. Modon et Navarin tombèrent promptement; leurs garnisons furent dirigées sur l'Égypte et l'Asie-Mineure. Coron eut bientôt le même sort. Patras et le château de Morée offraient plus de difficultés. L'amiral Rigny envoya trois de ses frégates pour appuyer le mouvement des troupes et seconder leurs opérations; mais, la résistance ayant été plus opiniâtre qu'on ne s'y attendait, le général en chef Maison s'y rendit en personne. L'amiral s'y dirigea, de son côté, sur *le Conquérant*, amenant avec lui le vaisseau *le Breslaw* et les frégates *l'Atalante* et *l'Iphigénie*. L'amiral Malcolm s'y porta également avec deux frégates. A l'arrivée de ces nouvelles forces, on débarqua du *Conquérant* seize pièces de dix-huit et deux de vingt-quatre, qui furent employées à battre la place en brèche conjointement avec l'artillerie de terre. Le 30 octobre 1828, Patras et le château de Morée avaient capitulé. Cette dernière conquête complétait l'évacuation de la Morée, le but du traité de Londres se trouvait entièrement atteint, et la marine pouvait à juste titre revendiquer une grande part de cet heureux résultat.

Le laps de temps qui s'écoula jusqu'au mois de mars 1829 fut employé par l'amiral Rigny, d'un côté, à réprimer les pirateries des bâtiments grecs, qui, sous un vain prétexte de blocus, renouvelaient leurs exactions sur les pavillons neutres, et, de l'autre, à seconder les diverses opérations du général Maison en Grèce. A cette époque, la présence de l'amiral n'étant plus aussi néces-

saire dans le Levant, il obtint l'autorisation de se rendre à Toulon et de là à Paris. Il y reçut l'accueil que méritaient la nature et la distinction de ses services, et le gouvernement s'empressa de recueillir, de sa bouche, les observations que son long séjour sur un théâtre qui attirait depuis si long-temps les regards et la sollicitude de l'Europe entière l'avait mis en mesure de faire.

Au mois de mai suivant, l'amiral Rigny fut nommé préfet maritime à Toulon. Il avait à peine pris possession de ce nouveau poste, lorsqu'il reçut l'ordre de porter son pavillon sur *le Conquérant*, et de se rendre dans le Levant pour y reprendre le commandement des forces navales qui allaient y être réunies.

A cette époque l'empire ottoman se trouvait dans une crise violente. Les Russes menaçaient Constantinople, et personne ne s'associait, pour la défense de cette capitale, à l'opiniâtreté du sultan Mahmoud. Une escadre russe et une escadre anglaise, toutes deux très fortes, étaient dans l'Archipel, et l'on regardait comme possible qu'elles franchissent les Dardanelles; il devenait donc nécessaire que la France eût aussi dans ces mers une force navale imposante.

L'amiral Rigny était en route pour se rendre à sa destination, lorsqu'il reçut, près de Moulins, l'ordre de se rendre à Paris, et en même temps le *Moniteur* lui apprenait sa nomination au ministère de la marine. Le cabinet du 8 août, qui se sentait comme écrasé sous son effrayante renommée, voulait se créer un appui dans la popularité de l'amiral. On ne négligea rien pour le séduire; mais le vainqueur de Navarin ne voulut pas faire tourner cette bataille au profit d'une faction; et, pensant que la direction qu'annonçait ce cabinet ne pouvait que compromettre les intérêts du pays, il eut la noble

fermeté de refuser le portefeuille qui lui était offert, et il se hâta de reprendre le chemin de Toulon.

Il appareilla de ce port à la fin de septembre, et il arriva devant Navarin dans les premiers jours d'octobre. L'amiral y trouva la nouvelle que la paix entre les Russes et les Turcs venait d'être signée à Andrinople. Cet événement changeait tout-à-coup la nature de sa mission, et dès ce moment il aurait pu retourner à Toulon, d'après la latitude que lui donnaient ses instructions; mais les circonstances qui pouvaient surgir de cette nouvelle situation des choses, et celles qui devaient résulter de l'exécution du protocole qui venait tout récemment d'être signé à Londres, décidèrent l'amiral Rigny à rester dans le Levant. Après avoir disséminé les bâtiments de son escadre sur les divers points de l'Archipel où leur présence était nécessaire, lui-même se porta successivement à Égine, à Samos, à Négrepont, en Candie et en Morée, afin de se trouver en mesure de bien saisir l'ensemble des opérations qui auraient lieu, lorsqu'il s'agirait de mettre à exécution les dispositions de ce protocole, qui fixait la délimitation du territoire de la Grèce.

Depuis quelque temps cependant la santé de l'amiral Rigny s'affaiblissait sensiblement. Un séjour à la mer de près de dix années consécutives, et pendant lesquelles il n'avait pour ainsi dire pas quitté le pont de son vaisseau, était presque sans exemple dans les fastes de la marine. Il revint à Toulon au mois de septembre 1830.

L'amiral, en quittant les mers du Levant, y laissait le pavillon de France en honneur. Le combat de Navarin, ses efforts constants pour la répression de la piraterie et la protection du commerce, lui avaient acquis dans ces parages une très grande considération personnelle, et il pouvait se flatter, à juste titre, d'avoir exercé une sa-

lutaire et utile influence dans les affaires de l'Orient.

La révolution qui s'était opérée en France, au mois de juillet 1830, rouvrit à l'amiral Rigny la carrière politique, à laquelle sa renommée et ses talents l'appelaient inévitablement. Par une ordonnance du 13 mars 1831, il fut nommé ministre de la marine. La composition du cabinet dont il allait faire partie flattait ses sympathies; il y trouvait le baron Louis, son vénérable parent, le restaurateur du crédit public, qui consentait à consacrer à son pays les derniers jours de sa vieillesse en lui sacrifiant les douceurs de la vie privée. Aussi l'amiral s'associa-t-il, avec toute la tenacité de son caractère et toute l'énergie de sa volonté, à la politique habile et courageuse de l'homme qui en était le chef[1].

Dans un ministère tout spécial et presque étranger au mouvement politique, l'amiral Rigny put mettre à profit son rare savoir, sa connaissance des besoins de la marine, et introduire dans quelques-unes des parties de ce service de sages réformes. Si le temps lui manqua pour accomplir tout le bien qu'il méditait, il sut du moins le préparer, et c'est une justice que le corps entier de la marine se plaît à lui rendre. Ainsi que l'a dit un de ses compagnons d'armes et l'ami de son enfance[2], dans un discours prononcé sur sa tombe, « Il savait que les offi-« ciers de mer ne s'improvisent point; il les voulait dans « un état de force et de virilité : assez vieux pour avoir « fait la guerre, assez jeunes pour être en état de la faire « encore. Il pensait qu'il fallait conserver à l'État et au « roi les officiers qui avaient pris part aux dernières luttes « de l'Empire, et qui étaient assez vigoureux encore pour

(1) Casimir Perrier.

(2) M. le capitaine de vaisseau Gallois.

« servir de guides et d'exemple aux jeunes gens formés « à la mer depuis la paix. Il voulait l'encourager, cette « jeunesse, parce qu'il savait que son activité, son ar- « deur et son impatience de gloire n'ont besoin que « d'occasions pour se faire connaître. Il ne s'informait « point de l'opinion politique de l'officier qui avait des « droits mérités à l'avancement ou à une mission diffi- « cile, et tous ses choix furent marqués au coin du dis- « cernement et de la plus rigoureuse justice. »

Bientôt la confiance des électeurs de l'arrondissement de Boulogne (Pas-de-Calais) porta l'amiral Rigny à la Chambre des députés. A la tribune, ses rares qualités n'exercèrent pas moins d'influence; tolérant pour les opinions des autres, il assurait par-là le succès des siennes; jamais parole ne fut écoutée avec plus de faveur. Il exposait avec netteté, il démontrait avec force, il parlait avec un naturel et une simplicité d'honnête homme qui prévenait toute résistance hostile. Jamais on ne lui vit de ces brusques accès d'humeur qui ne sont pas la preuve d'un esprit supérieur, et qui, en servant nos ennemis, nous coûtent souvent des amis.

L'amiral Rigny occupait depuis trois ans le poste de ministre de la marine, lorsqu'au mois d'avril 1834 les nécessités politiques de l'époque le déterminèrent à quitter ce ministère, où l'appelaient et sa vocation et les études de toute sa vie. Ce fut, pour ainsi dire, par dévouement qu'il accepta le ministère des affaires étrangères, quoique les connaissances diplomatiques qu'il avait acquises pendant sa longue campagne du Levant eussent dû rassurer sa modestie. En effet, dans ces nouvelles fonctions il justifia pleinement la confiance dont le roi l'avait honoré, et il dirigea les relations extérieures de la France avec autant de prudence que de dignité,

jusqu'au moment où il résigna son portefeuille entre les mains de M. le duc de Broglie. Pendant la durée de ces fonctions, l'amiral Rigny fut chargé deux fois, par intérim, du portefeuille de la guerre. A sa sortie du ministère des affaires étrangères (mars 1835), le roi, ne voulant pas se priver entièrement de ses talents et de ses lumières, lui conféra le titre de ministre d'État, membre du conseil des ministres.

Peut-être, à cette époque, l'amiral Rigny avait-il acquis le droit de songer au repos; mais il ne crut pas qu'il lui fût encore permis de rentrer dans la vie privée, puisque la France et le roi réclamaient ses services. Cependant, depuis quelque temps, sa santé s'altérait visiblement, et bientôt il ressentit les premières atteintes du mal qui l'a conduit au tombeau. Néanmoins il se chargea d'une mission en Italie; les fatigues du voyage aggravèrent son état, et lorsqu'il revint à Paris la maladie avait fait d'irrémédiables progrès. Tous les secours de l'art lui furent prodigués, mais, hélas! inutilement, et il succomba dans la nuit du 6 au 7 novembre 1835, après trois semaines des plus cruelles souffrances, qu'il avait supportées avec la plus courageuse résignation. Il n'avait pas encore accompli sa cinquante-troisième année.

L'amiral Rigny est mort dans toute la vigueur de l'âge, lorsque sa robuste constitution lui promettait encore de longs jours; il est mort au milieu de sa gloire, chargé d'honneurs, prix d'éclatants services rendus à son pays; il est mort lorsqu'une heureuse union devait lui faire chérir la vie[1]; il est mort pleuré de sa femme, de sa famille, de ses nombreux amis, de ses collègues, de ses

(1) Rigny avait épousé, depuis environ un an, madame Honorez, veuve d'un des plus riches propriétaires de la Belgique.

compagnons d'armes, mais avec la certitude qu'il laisse un nom honoré, une réputation irréprochable et une gloire impérissable.

Le 11 novembre, les obsèques de l'amiral Rigny furent célébrées avec toute la pompe due au rang élevé qu'il avait occupé. Le char funèbre, pavoisé de drapeaux tricolores, était orné de ses armes et des insignes de son grade. M. le président du conseil et MM. les ministres de l'intérieur, de la guerre et de la marine tenaient les coins du poêle. Immédiatement après venaient les membres de la famille de l'amiral et les personnes invitées, ainsi qu'une foule considérable de pairs, de députés, d'officiers généraux, supérieurs et autres, des armées de terre et de mer, des membres du conseil d'état, du conseil d'amirauté de la marine, des députations des cours et tribunaux, et de MM. les juges de paix de Paris. De nombreux détachements des troupes de la garnison formaient une double haie et entouraient le char funèbre.

Quatre voitures du roi, dans lesquelles étaient M. le comte de Montalivet, intendant général de la liste civile, MM. les aides-de-camp et officiers d'ordonnance du roi. Elles étaient suivies d'un grand nombre de voitures de deuil. C'est dans cet ordre que le convoi arriva à l'église Saint-Roch, où une messe en musique fut exécutée. M. l'archevêque de Paris, accompagné de ses vicaires généraux, assista à la cérémonie et donna l'absoute.

Après la messe le cortége se dirigea vers le cimetière du Père-Lachaise. Là, M. le duc de Broglie, président du conseil des ministres, prononça, au milieu du plus profond recueillement, un discours dont nous nous bornerons à citer les passages suivants :

« Le triste devoir qui nous a réunis en ce lieu est ac-
« compli ; mais, avant de nous séparer, avant que cette

« tombe se ferme, nous devons dire à celui qui n'est « plus un dernier et solennel adieu. D'autres retraceront « ses hautes qualités, raconteront cette vie toute consa- « crée à la France; ses amis, ses collègues ne veulent « qu'exprimer leur juste douleur et leurs éternels regrets. « Le roi et le pays ont fait une cruelle perte; mais, je le dis « en présence d'une famille désolée, personne ne peut « la sentir plus vivement que ceux qui regrettent en lui « le compagnon de leurs travaux, le courageux ami qui, « depuis cinq ans, portait si dignement le poids de « la redoutable mission que le temps impose au pou- « voir.

« C'était l'un de ces hommes rares à toutes les époques, « mais qui jamais peut-être ne l'ont été plus qu'aujour- « d'hui; il était à la fois au niveau de la politique et de « la guerre. Son jugement supérieur, son expérience « consommée, l'élévation et l'indépendance de son ca- « ractère, sa force d'ame, sa fidélité éclairée au bien « public, à sa cause, à la cause du pays, marquaient « naturellement sa place dans les conseils de l'État. Il « portait dans les affaires cette honorable et sérieuse « ambition que ne préoccupaient ni d'étroits calculs, ni « de vulgaires considérations. Rien ne troublait sa ferme « raison. Il conservait dans les crises politiques le sang- « froid du capitaine, et l'art de commander s'était élevé « en lui à l'esprit de gouvernement. Tel nous l'avons « connu, tel nous l'avons trouvé dans nos jours de lutte « et de périls, tel il se serait montré toujours dans les « diverses missions où l'aurait appelé la fortune de la « France. Il manquera souvent à notre avenir; plus d'une « fois les événements ajouteront aux regrets que sa perte « nous fait éprouver; plus d'une fois, hélas! on déplo- « rera cette mort prématurée qui l'enlève sitôt au service

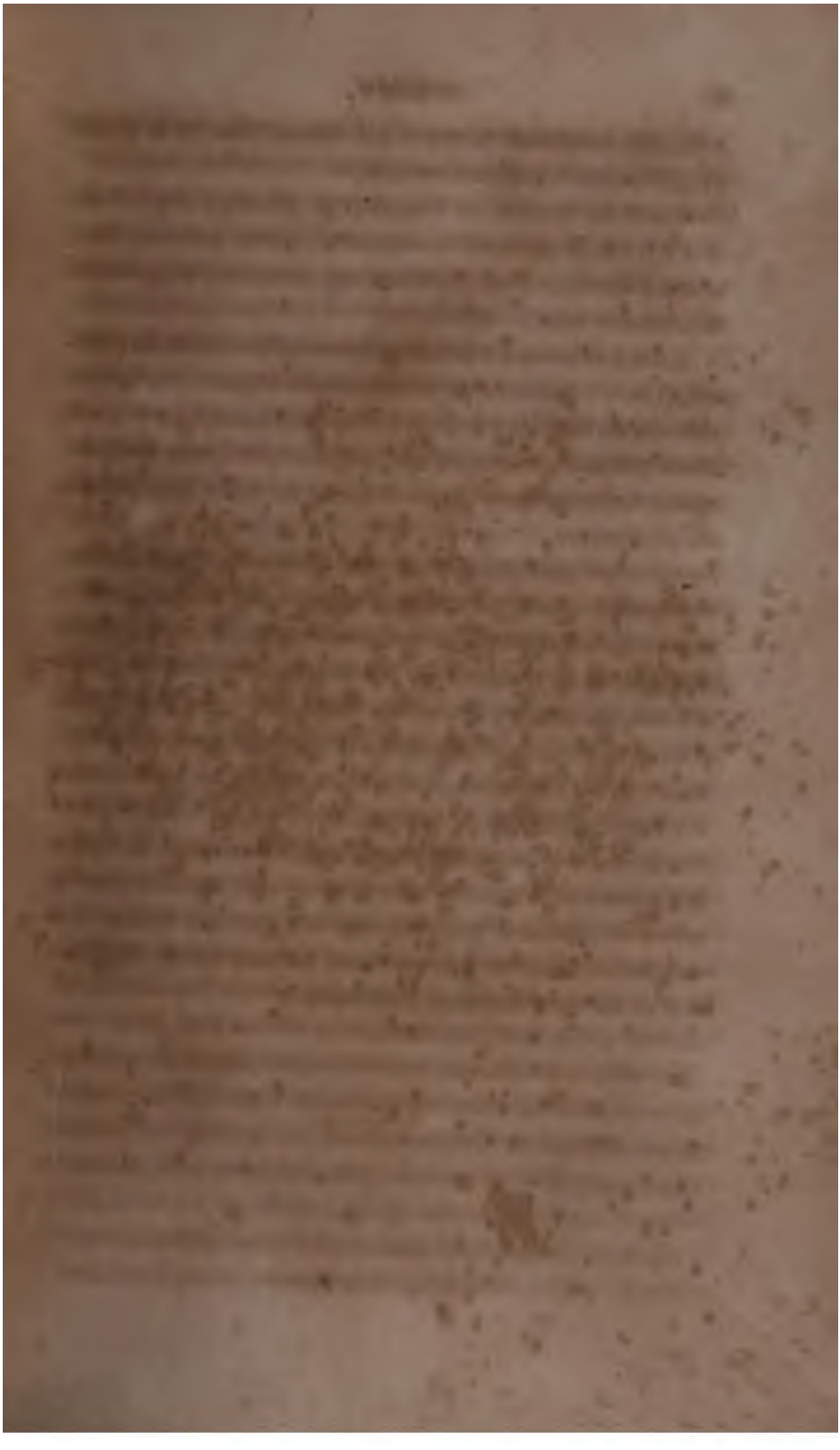
« du roi, aux honneurs qui lui étaient dus, à la gloire « qu'il pouvait acquérir encore. »

Après M. le duc de Broglie, M. Martin, député du Nord, et M. le capitaine de vaisseau Gallois ont prononcé chacun un discours que nous regrettons de ne pouvoir reproduire ici.

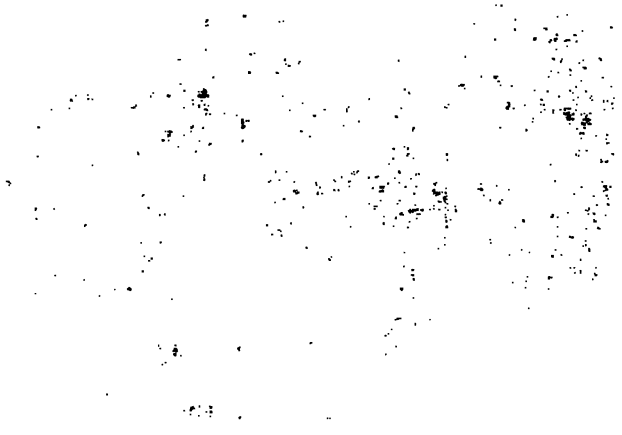
Toutefois nous ne pouvons omettre celui que le général Coletti, ministre plénipotentiaire et envoyé extraordinaire de S. M. le roi de la Grèce près la cour de France, avait préparé, et que, à son grand regret, une circonstance indépendante de sa volonté ne lui a pas permis de prononcer.

« Reçois mes larmes et mes prières, brave amiral « Rigny, toi qui, au moment du combat, as soutenu si « souvent mon courage chancelant; toi qui me montrais « la liberté au moment où l'esclavage enchaînait ma mal- « heureuse patrie; toi qui as donné du pain aux Helle- « nes affamés, qui as protégé la pudeur de nos vierges « livrées au désespoir; qui, par ta valeur, as mis le sceau « à l'indépendance de la Grèce!

« Reçois de mes mains cette couronne que la Grèce « dépose sur ta tombe; ce sera pour elle, comme pour la « France, un jour de deuil. Elle n'a que des larmes à te « donner; mais un jour ton nom brillera sur les tablettes « d'airain du Panthéon d'Athènes. »



Imp. Lith. de Lemercier à Paris
A. Maurin
1836.



PLÉVILLE-LE-PELLEY

(GEORGES-RENÉ),

VICE-AMIRAL, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR, MEMBRE DE L'ORDRE DES CINCINNATI, SÉNATEUR,

Né à Granville le 26 juin 1726, mort à Paris le 3 octobre 1805.

Pléville était à peine âgé de douze ans, lorsque, entraîné par un penchant irrésistible vers la marine, il quitta furtivement la maison paternelle; il se rendit au Havre, et, pour échapper aux recherches de sa famille, il s'embarqua comme mousse, sous le nom de Vivier, à bord d'un bâtiment qui faisait la pêche de la morue. Après avoir fait plusieurs campagnes, il fut admis en qualité de lieutenant sur un corsaire du Havre; il avait alors dix-huit ans.

Le besoin de se réconcilier avec sa famille le conduisit à Granville; son père lui pardonna son escapade et il obtint la permission de continuer un état qu'il avait choisi par inclination. Quelques mois après il s'embarqua sur un corsaire de ce port. A sa sortie, ce bâtiment fut rencontré par deux corvettes anglaises, et dans le combat qui eut lieu le jeune Pléville eut la jambe droite emportée par un boulet et fut fait prisonnier.

A son retour en France, M. de Tilly-le-Pelley, son oncle, sollicita et obtint pour lui le grade de lieutenant de frégate dans la marine royale, et le fit embarquer sur

le vaisseau *l'Argonaute*, qu'il commandait. En 1746 il était sur le vaisseau *le Mercure*, faisant partie de l'escadre aux ordres du duc d'Amville. Dans l'engagement qui eut lieu entre cette escadre et celle de l'amiral Anson, *le Mercure* se distingua particulièrement. Pléville, qui était officier de manœuvre, fut atteint par un boulet qui lui enleva sa jambe de bois; la commotion fut si forte qu'elle le renverva du banc de quart sur lequel il était monté. Son capitaine, le voyant tomber, lui demanda s'il était blessé. « Non, répondit en riant Pléville; le « boulet s'est trompé, il n'a donné de besogne qu'au « charpentier. »

Commandant la corvette *l'Hirondelle*, en 1749, il attaqua et prit trois bâtiments anglais de la Compagnie des Indes, ayant ensemble quarante-quatre canons. Sa jambe de bois fut encore emportée dans cette affaire.

La santé de Pléville l'ayant forcé de quitter, pour quelque temps, le service de mer, il fut attaché à celui des ports, et nommé successivement lieutenant de vaisseau, capitaine de brûlot et capitaine de port. Il servait en cette qualité à Marseille, en 1770, lorsque la frégate *l'Alarme*, commandée par le capitaine Jervis (depuis lord Saint-Vincent), se trouva, à la suite d'un coup de vent, affalée sur la côte et en danger de se briser sur les nombreux rochers dont elle est environnée. Pléville, apprenant la situation de ce bâtiment, se rend au fort Saint-Jean; il réunit en chemin tous les marins qu'il rencontre et les engage à l'accompagner pour porter du secours à la frégate anglaise. Le temps était affreux et la nuit très noire. Les marins montrant quelque hésitation, Pléville prend soudain une de ces résolutions qu'un ardent amour de l'humanité peut seul inspirer, et dont un grand courage, joint aux connaissances maritimes,

devait assurer le succès. Il se passe autour du corps un cordage assez fort pour le tenir suspendu, saisit le bout d'un orin amarré à terre, s'affale le long des rochers jusqu'à la mer en fureur, arrive, après les plus grands efforts, à bord de la frégate, et, au moyen de la manœuvre qu'il ordonne, parvient à la faire entrer dans le port et la soustrait ainsi à une perte presque certaine.

Ce n'était point assez pour Pléville d'avoir sauvé *l'Alarme* et son équipage, il mit ensuite tout son zèle et son activité à faire opérer les réparations dont elle avait besoin, et en moins de vingt jours cette frégate faisait route pour l'Angleterre.

Les lords de l'amirauté, voulant, non pas récompenser un service aussi éminent, mais témoigner la reconnaissance du gouvernement à l'intrépide marin qui en était l'auteur, chargèrent le capitaine Jervis de retourner à Marseille avec sa frégate, et de remettre à Pléville, en leur nom, un présent et une lettre dans laquelle ils lui exprimaient toute l'admiration que leur avait inspirée sa noble conduite en cette circonstance [1].

Ce présent consistait en une pièce d'argenterie pour cinquante couverts; elle avait la forme d'une urne, dont le couvercle était surmonté d'un triton; des dauphins et des attributs relatifs à la marine étaient gravés sur les

(1) Cette lettre était conçue en ces termes : « Monsieur, la qualité du « service que vous avez rendu à la frégate *l'Alarme* fait la noble envie « et l'admiration des Anglais; des travaux comme ceux-là méritaient « que la Providence les couronnât du succès. Votre récompense la plus « flatteuse est au fond de votre ame; mais nous vous prions d'accepter, « comme un gage de notre estime éternelle, ce que le capitaine Jervis est « chargé de vous remettre de notre part.

« Au nom et d'ordre de mylords,

« Stéphans. »

parois extérieures. Cette urne reposait sur un plat aussi en argent, et le travail de ces deux pièces était d'un fini et d'une élégance extraordinaires. Sur l'un des côtés de l'urne était gravée une inscription destinée à conserver la mémoire du fait qui avait donné lieu à ce présent.«

Pléville trouva plus tard une autre récompense de son dévouement. Pendant la guerre de 1778, son fils, qui servait comme officier sur une frégate, fut fait prisonnier. Aussitôt que l'amirauté anglaise en fut instruite, elle donna des ordres pour qu'il fût renvoyé immédiatement, sans échange, et on lui permit même d'emmener avec lui trois de ses camarades, à son choix.

Au mois de juin de l'année 1777, Monsieur (depuis Louis XVIII), à la suite d'un voyage dans les provinces méridionales, visita le port de Marseille. Pléville y servait alors comme capitaine de port. On le chargea de la direction des fêtes que la marine voulait donner au noble voyageur. Il imagina de représenter le simulacre d'un volcan sur la montagne de Notre-Dame de la Garde, par l'inflammation spontanée de quelques milliers de barils de brai et de goudron. Des joûtes sur l'eau, une pêche miraculeuse dans le bassin de l'entrée du port, les manœuvres et les évolutions employées dans un combat naval, enfin tout ce que l'imagination la plus féconde peut inventer, fut l'ouvrage de Pléville pendant les trois jours que le prince passa à Marseille.

En 1778 Pléville s'embarqua sur *le Languedoc*, que montait le comte d'Estaing, et il fit avec ce vaisseau toute la campagne d'Amérique. L'amiral, appréciant les qualités qui distinguaient cet officier, lui accorda bientôt toute sa confiance. L'armée ayant fait de nombreuses prises, Pléville fut chargé de les conduire dans l'un des ports des États-Unis et de les y vendre. Un mois lui

suffit pour cette opération. A son retour à bord il rendit des comptes si satisfaisants de sa gestion que l'amiral, pour le récompenser de son zèle, décida qu'il lui serait alloué une commission de deux pour cent sur le produit de la vente de ces prises, qui s'élevait à près de quinze millions; mais Préville refusa. On le verra plus tard donner encore une preuve du noble désintéressement qui faisait le fond de son caractère.

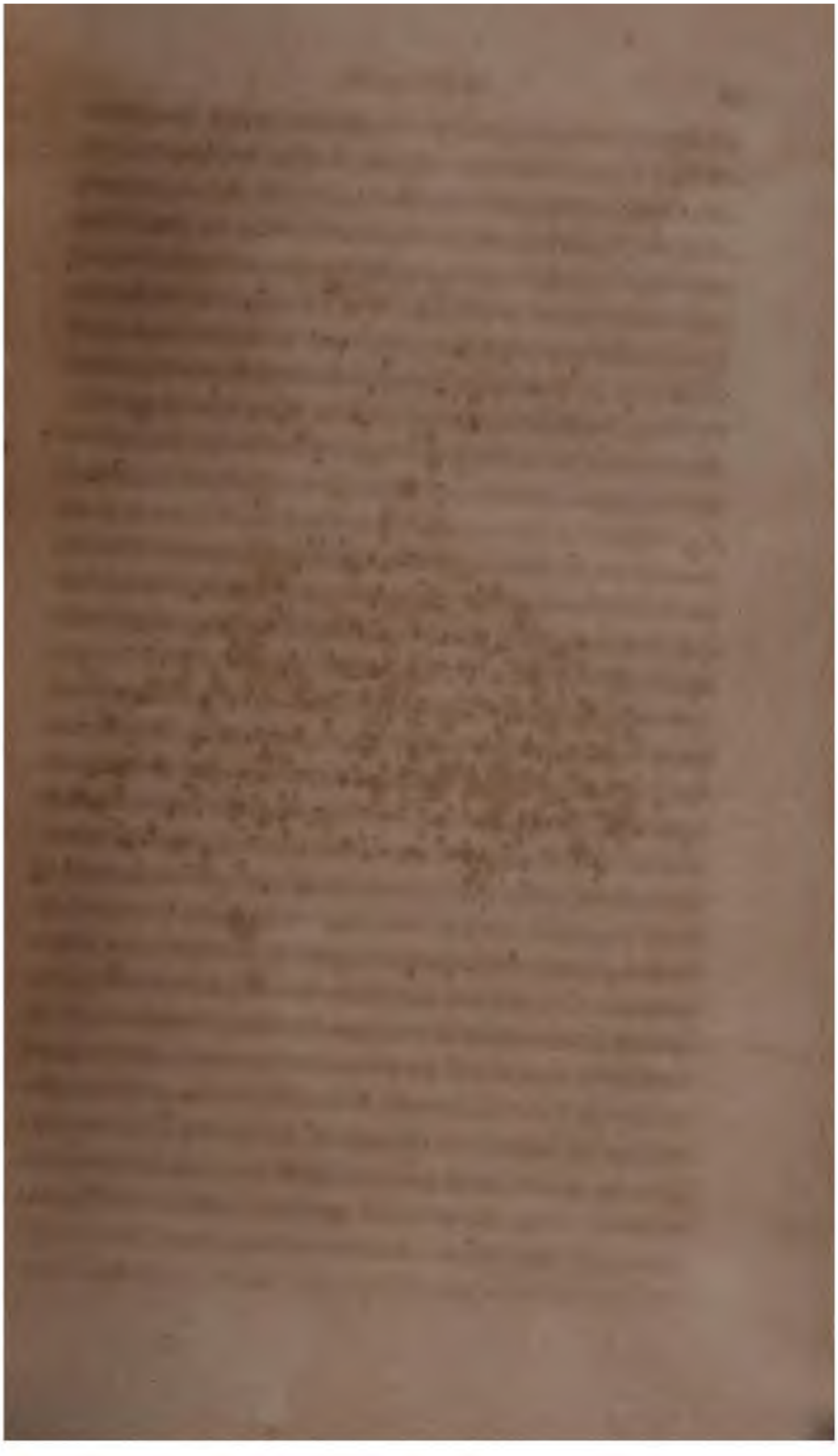
A quelque temps de là, le comte d'Estaing, ayant besoin de trois cent mille livres pour le service de son armée, avait fait des démarches infructueuses pour se les procurer. Il en parla à Pléville. Celui-ci connaissait un négociant américain fort riche qui plusieurs fois lui avait fait des offres de services; il va le trouver et il obtient de lui, sur sa parole, la somme que n'avait pu trouver l'amiral; en sorte que la réputation de délicatesse et de probité d'un simple officier procura un secours qui devenait urgent dans cette circonstance. Ce fut pendant cette campagne qu'il obtint la décoration de Cincinnatus, qui jusque-là n'avait été accordée qu'aux officiers supérieurs. A son retour en France il apprit que, à la demande du comte d'Estaing, il avait été nommé capitaine de vaisseau.

En 1794 Pléville fut appelé à faire partie des comités de la marine et du commerce, et ses conseils sages et désintéressés y furent d'une grande utilité. L'année suivante il fut envoyé à Ancône et à Corfou pour y organiser le service de la marine. Il y resta jusqu'en 1797, époque à laquelle il fut chargé de se rendre au congrès de Lille, en qualité de ministre plénipotentiaire, afin d'y traiter de la paix. Pendant le cours de cette mission, Pléville fut nommé ministre de la marine, et il déploya dans ce poste éminent tout ce que son expérience et ses

travaux lui avaient fait acquérir de talents et de lumières.

Nous devons citer ici un trait de probité bien rare à cette époque. Pléville avait été chargé de faire, comme ministre, une tournée sur les côtes de l'ouest, et on lui avait fait compter une somme de quarante mille francs pour cette mission. A son retour il établit le mémoire de ses frais, qui s'élevaient à environ huit mille francs, et il renvoie au Trésor les trente-deux mille francs restant. La somme qui lui avait été allouée étant déjà portée en dépense, on refusa celle renvoyée. Pléville insista; mais, sur un nouveau refus, il employa ces fonds à l'érection du télégraphe qui existe aujourd'hui sur l'hôtel du ministère de la marine. Le désintéressement de Pléville paraîtra d'autant plus méritoire qu'il n'était rien moins que riche et qu'il avait une famille nombreuse à soutenir.

Promu, en 1797, au grade de contre-amiral, il fut élevé à celui de vice-amiral l'année suivante. Il remplissait les fonctions de ministre depuis près d'un an lorsque l'état de sa santé le força de demander sa démission, qui ne fut acceptée qu'après beaucoup de difficultés. Cependant, son état s'étant amélioré, il fut nommé, deux ans après, au commandement de l'armée navale de Toulon; mais des infirmités graves, fruits de ses longs travaux, s'étant déclarées, il se vit obligé de résigner ce commandement, et il revint à Paris jouir au sein de sa famille du repos que les médecins lui ordonnaient. Les honneurs l'y attendaient; il fut fait sénateur et grand-officier de la Légion-d'Honneur. Toutefois il ne fut pas long-temps en possession de ces titres, car il mourut, à la suite d'une maladie de quelques jours, le 5 octobre 1805, âgé de près de quatre-vingts ans.



THUROT

(FRANÇOIS),

Né à Nuits, en Bourgogne, en 1727; mort à la mer le 10 janvier 1760.

La famille de Thurot, qui le destinait à exercer la chirurgie, le plaça de bonne heure au collége des Jésuites, à Dijon; il y fit d'assez bonnes études, et lorsqu'il en sortit, à l'âge de seize ans, on le confia aux soins d'un chirurgien célèbre de cette ville, lequel devait l'initier dans l'art de saigner et de guérir; mais cet état ne convenait point au jeune Thurot, qui se sentait une vocation secrète pour le métier de marin. A peine deux années s'étaient écoulées, lorsqu'il quitta furtivement la maison de son professeur et se dirigea sur Calais, n'ayant d'autre bagage que l'habit qu'il portait et une somme de vingt-quatre francs, fruit de ses économies. Ne trouvant point à s'embarquer dans ce port, il poussa jusqu'à Dunkerque, où il arriva au mois de mars 1745.

La France était alors en guerre avec l'Angleterre; plusieurs corsaires étaient en armement dans ce port; Thurot obtint de s'embarquer comme chirurgien sur l'un d'eux. Sa première campagne ne fut pas heureuse; le bâtiment qu'il montait fut pris quelques jours après sa sortie, et Thurot se vit conduit dans les prisons de

Portsmouth. Étant parvenu à s'évader, il revint à Dunkerque.

Tout autre se serait dégoûté d'un métier commencé sous des auspices aussi défavorables; mais, doué d'une volonté et d'un courage que l'adversité n'avait fait qu'exalter, Thurot résolut de continuer à suivre une carrière qu'il avait embrassée par goût; toutefois, calculant qu'il avait peu de chances pour y parvenir dans la profession qu'il exerçait, il l'abandonna, et, se livrant alors exclusivement aux études relatives à la marine, il parvint en peu de temps à acquérir les connaissances qui lui étaient nécessaires. Pour les mettre en pratique, il s'embarqua d'abord comme matelot, devint bientôt pilote et parvint enfin au grade d'officier. Un riche armateur de Dunkerque, qui avait été témoin de ses débuts dans la marine, eut assez de confiance dans ses talents pour lui confier le commandement d'un de ses corsaires; il la justifia dans deux campagnes successives, en faisant de nouvelles prises sur le commerce anglais. A l'exemple de Jean-Bart, il n'hésitait point à attaquer les bâtiments armés qu'il rencontrait, et il soutint avec honneur plusieurs combats dans lesquels il eut constamment l'avantage.

La paix, qui eut lieu en 1748, mit un terme aux courses de Thurot. Ne pouvant plus commander de corsaires, il se livra à la marine du commerce et fit comme capitaine divers voyages très fructueux. En quelques années il se vit en état d'acheter un bâtiment, de l'armer pour son compte; et cette opération, qui eut un succès complet, lui procura des bénéfices considérables.

Lorsque la guerre se ralluma, en 1755, les armateurs de Dunkerque sollicitèrent Thurot de reprendre ses courses. Il se rendit à leurs instances, arma plusieurs

corsaires dont il prit le commandement supérieur, et, en moins de six mois, il ruina entièrement le commerce anglais dans les mers du Nord.

Le bruit de la valeur et des exploits du capitaine Thurot étant parvenu à la cour, on lui offrit d'entrer dans la marine royale. Séduit par la perspective de gloire qu'il entrevoyait pour lui, il accepta cette proposition avec empressement et se voua dès lors tout entier au service du roi. On lui confia le commandement de la corvette *la Friponne*, avec ordre de croiser dans la Manche. Pendant la campagne de trois mois qu'il fit avec ce bâtiment, il soutint plusieurs combats, et prit, coula ou brûla environ soixante navires anglais.

La Friponne ayant besoin de réparations, Thurot rentra à Saint-Malo au mois de septembre 1756. Pendant qu'on mettait son bâtiment en état de reprendre la mer, il se rendit à Paris dans l'espérance d'y faire adopter un projet qu'il avait conçu; il s'agissait d'aller incendier le port et les chantiers de Portsmouth, et Thurot, qui avait mûrement médité cette expédition, répondait, disait-il, du succès sur sa tête. Ce projet hardi n'ayant pas été accueilli, il en fut pour les frais de son voyage; toutefois le ministre, qui avait apprécié son zèle, l'en récompensa en lui confiant le commandement d'une division composée de deux frégates et deux corvettes.

Le but de cet armement était d'entraver le commerce anglais dans les mers du Nord, et surtout d'intercepter un convoi chargé de pelleteries venant d'Archangel, et qu'on savait devoir relâcher aux Orcades. Thurot appareilla de la rade de Saint-Malo, le 12 juillet 1757, et alla croiser à la hauteur du *Vieux-Banc*. Il y était depuis plusieurs jours lorsqu'il eut connaissance d'un bâtiment qui, croyant lui échapper, hissa le pavillon hollandais;

mais son apparence trahissant sa ruse, Thurot lui tira un coup de canon à boulet qui le fit amener. C'était *le Rotterdam*, de cinq cents tonneaux, venant de Saint-Christophe, chargé de sucre et de café, qu'il expédia pour Dunkerque. Quelques jours après, se trouvant séparé de sa division, il rencontra une frégate anglaise de trente-six canons, qu'il attaqua. Le combat fut très vif, mais sans résultat; cependant la frégate ennemie fut si maltraitée qu'elle relâcha à Plymouth, coulant bas d'eau. Thurot fit ensuite diverses prises; mais, ayant éprouvé une série de coups de vents qui lui causèrent des avaries majeures, il se vit contraint de lever la croisière et de relâcher à Gothembourg.

Ses réparations ayant été terminées en peu de jours, il appareilla de ce port le 11 mai 1758 et se rendit à la côte d'Angleterre, où il s'empara de six gros bâtiments chargés de charbon qu'il coula bas. Environ quinze jours après, se trouvant à la hauteur d'Édimbourg, il eut connaissance de quatre voiles qu'il prit d'abord pour des navires du commerce. Il fit porter sur eux; mais, lorsqu'il les eut approchés, il reconnut que c'étaient des bâtiments de guerre; deux étaient de fortes frégates, et les autres des avisos. Thurot n'était pas homme à fuir; il met aussitôt en panne et attend les Anglais, qui avaient viré sur lui.

Le combat s'engagea immédiatement; il fut long et opiniâtre, la valeur étant égale de part et d'autre. La frégate *le Belle-Ile*, que montait Thurot, se trouvait entre deux feux; mais son équipage ne s'en montra point intimidé. Le capitaine de *la Solebay* ayant reçu une blessure grave à la gorge, et le feu s'étant manifesté à bord de sa frégate, il cessa le combat après une heure d'engagement. *Le Dolphin* tint encore environ une

demi-heure ; mais son capitaine ayant été tué et la frégate se trouvant entièrement désemparée, le second se vit obligé de prendre le large, laissant le champ de bataille à la frégate française. Thurot eut environ cent hommes tués ou blessés dans ce combat, à la suite duquel il relâcha en Norwège, amenant avec lui quatre navires marchands dont il s'était emparé dans sa route.

Ses avaries ayant été bientôt réparées, il appareilla de Christiansand le 12 juillet, et alla établir sa croisière dans le Cattegat. Il y fit d'abord plusieurs prises de peu de valeur, qu'il coula. Le 19 au soir, il eut connaissance d'environ vingt bâtiments ; il les observa toute la nuit, et, au jour, il reconnut que c'étaient des pinques armés en guerre et en marchandises. Plusieurs portaient seize et vingt canons. Fiers de la supériorité de leur nombre, ils manœuvrèrent pour envelopper *le Belle-Ile*, et firent bientôt pleuvoir sur elle une grêle de boulets et de mitraille. Thurot riposta vivement, en faisant feu des deux bords, et ses coups furent si bien dirigés, qu'en moins de deux heures il parvint à les mettre en déroute, et même à s'emparer de deux de ces pinques qu'il conduisit à Christiansand, où lui-même resta quelque temps pour réparer sa frégate et donner du repos à son équipage.

Pendant cette relâche, il apprit que le gouvernement anglais, effrayé des dommages causés à son commerce dans les mers du Nord, et humilié de voir qu'une seule frégate française eût ainsi désolé les côtes d'Angleterre et d'Ecosse, avait mis à la mer plusieurs vaisseaux et frégates réputés pour la supériorité de leur marche, avec la mission spéciale de s'emparer de la frégate *le Belle-Ile*. Cette nouvelle hâta son départ. Sorti de Christiansand le 1er septembre 1758, il captura le lendemain, près

d'Isla, un brick de dix-huit canons; peu de jours après, il prit et coula bas deux grands bâtiments qui sortaient du canal Saint-Georges. Enfin, après avoir fait un grand nombre de prises, et échappé, comme par miracle, aux nombreux croiseurs anglais qui le cherchaient, il rentra à Dunkerque, au mois de décembre suivant, épuisé de fatigues, mais couvert de gloire. Il avait tenu la mer pendant près de dix-huit mois.

A peine Thurot était-il arrivé, qu'il fut appelé à Versailles; il y reçut du roi et des grands l'accueil le plus honorable; il n'était bruit à la cour et à la ville que des exploits du brave Thurot, et tout le monde voulait voir ce capitaine qui s'était rendu si redoutable aux Anglais.

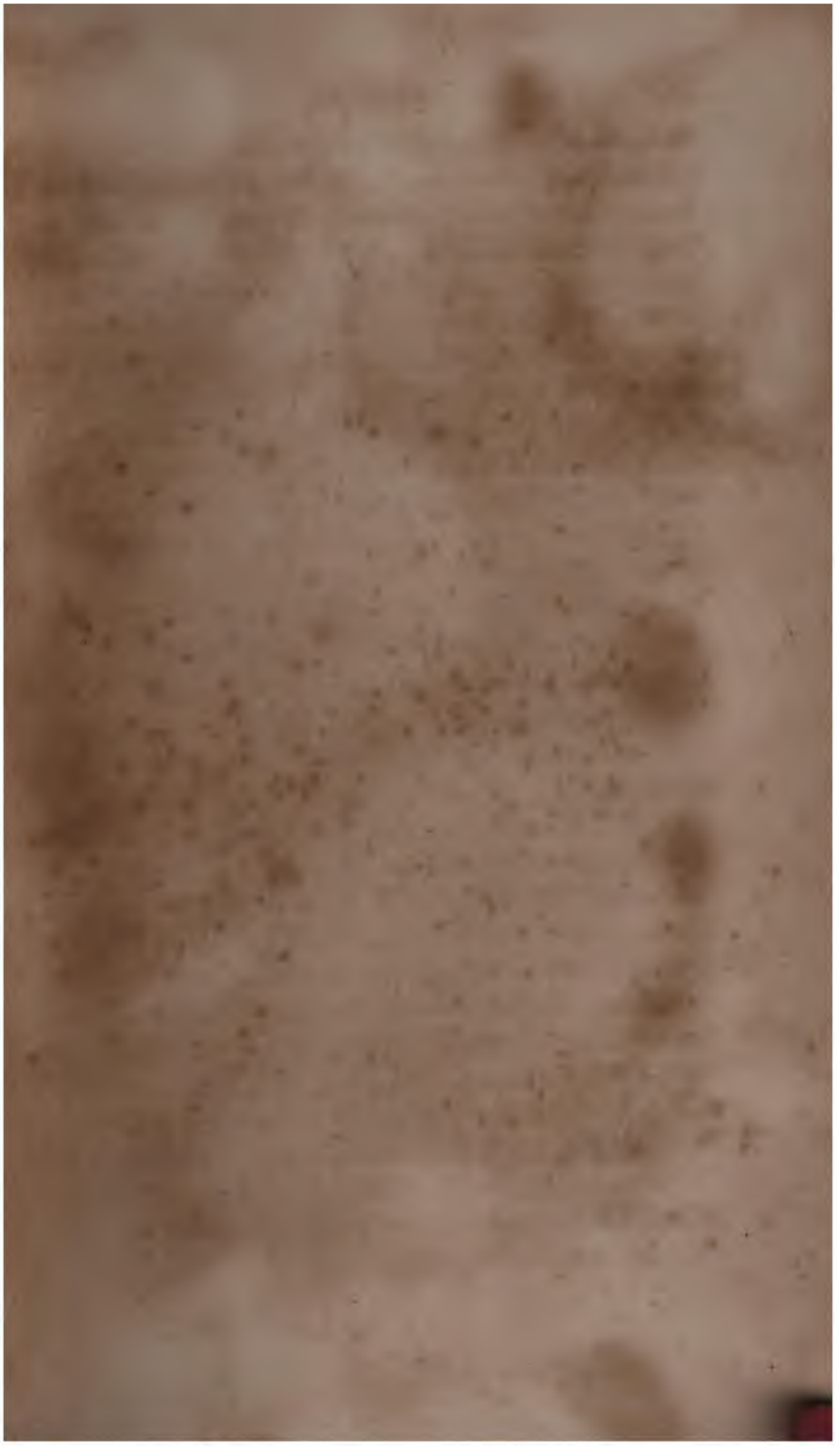
Profitant de l'enthousiasme qu'il excitait et de l'accueil qu'on lui faisait, Thurot renouvela non pas la proposition qu'il avait faite, quelques années auparavant, d'aller incendier l'arsenal et les chantiers de Portsmouth, mais celle d'une descente sur les côtes d'Irlande. Ce projet fut goûté. M. Berryer, alors ministre de la marine, en parla avec chaleur au conseil, et le roi donna son assentiment à ce que cette expédition fût entreprise. En conséquence, on ordonna l'armement, à Dunkerque, de cinq frégates et une corvette dont le commandement en chef fut confié à Thurot, et l'on embarqua sur cette division un corps de troupes de quinze cents hommes d'élite, sous les ordres de M. de Stobert, brigadier d'infanterie.

Thurot appareilla le 15 octobre 1759 et alla mouiller le même jour devant Ostende. Il en sortit le lendemain, et, échappant, à la faveur d'une brume épaisse, à la croisière anglaise qui était en vue, il se dirigea sur les côtes de la Hollande et du Jutland, et entra dans le Cattegat. Un coup de vent des plus violents l'ayant séparé

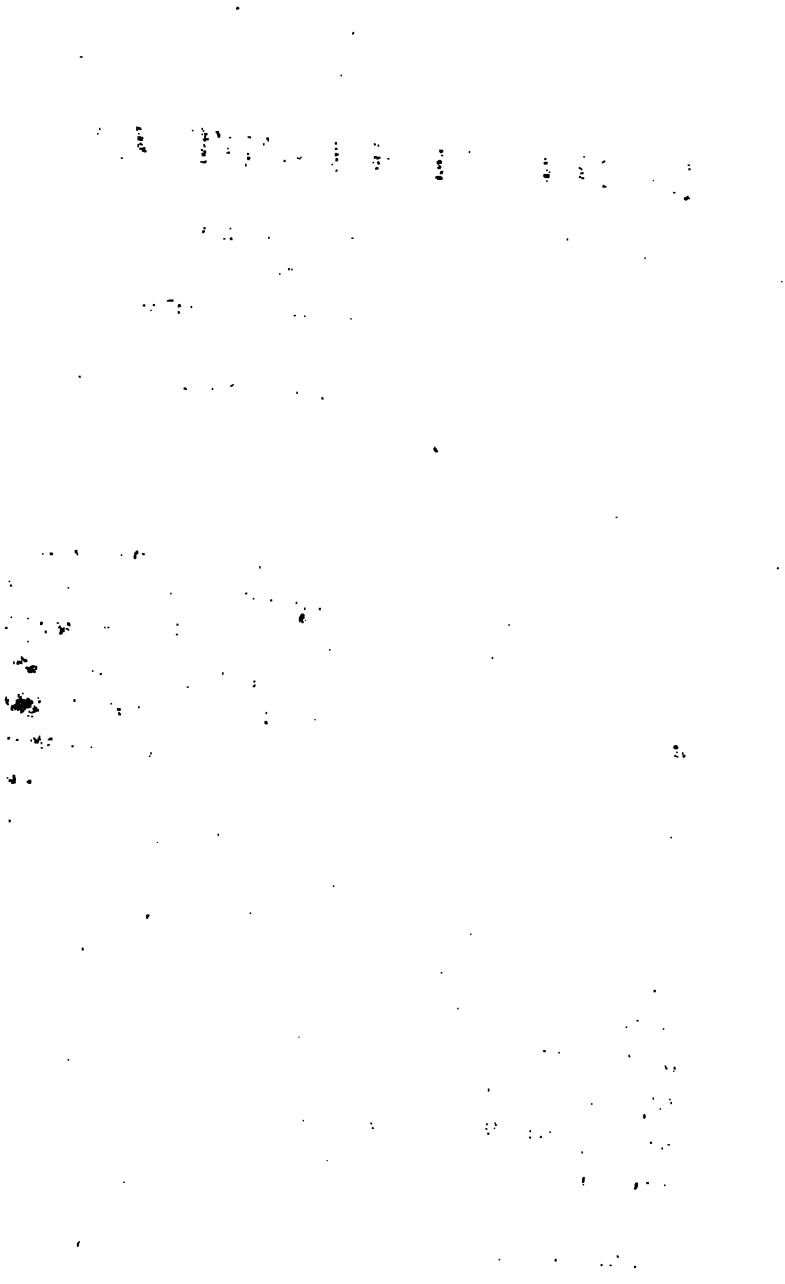
de trois de ses bâtiments, sa division se trouva réduite de moitié lorsqu'il arriva dans la baie de Carrickfergus, en Irlande, au mois de janvier 1760. Il fit immédiatement débarquer les troupes, qui n'étaient plus qu'au nombre d'environ mille hommes, et la place se trouva investie. Après un siége de quelques jours elle se rendit, et la garnison, prisonnière de guerre, fut embarquée sur les frégates. Thurot, privé d'une aussi grande partie de ses forces, ne put se livrer à d'autres entreprises. Après avoir rançonné la ville et détruit ses fortifications, il rembarqua ses troupes et appareilla pour rentrer au port. Un nouveau coup de vent l'avait séparé de deux autres de ses frégates, lorsque, à la hauteur de l'île de Mann, il fut rencontré par trois frégates anglaises. Encombré des prisonniers faits à Carrickfergus, et ayant éprouvé des avaries majeures dans sa mâture, Thurot n'était guère en état de soutenir un combat contre des forces aussi supérieures; il manœuvra donc pour l'éviter; mais les frégates ennemies lui ayant coupé la retraite, il se vit obligé de combattre. L'action fut vive et meurtrière; Thurot y fit des prodiges de valeur, et il était sur le point de forcer les Anglais à l'abandonner, lorsqu'il fut atteint d'un biscaïen dans le creux de l'estomac, qui le renversa de son banc de quart; il expira à l'instant même, le 20 janvier 1760. Sa perte produisit un tel découragement dans l'équipage du *Belle-Ile* que le pavillon fut amené quelques moments après.

Voici le portrait que fait de Thurot un de ses biographes : « Il était d'une taille moyenne, mais bien propor-« tionnée; sa constitution était robuste et propre à résis-« ter aux fatigues de la mer. Ses traits étaient mâles; son « regard, plein de feu, annonçait son courage; l'ensem-

« ble de sa physionomie était agréable. Actif, vigilant, « audacieux, il avait une grande agilité pour tous les « exercices du corps, et le repos était pour lui une si- « tuation insupportable. »



LA TOUCHE-TRÉVILLE.



LA TOUCHE-TRÉVILLE

(LOUIS-RENÉ-MADELTINE LEVASSOR DE),

VICE-AMIRAL, COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Rochefort en 1745, mort à Toulon le 19 août 1804.

La Touche-Tréville était issu d'une famille distinguée qui comptait déjà plusieurs de ses membres au service de la marine. Son père dirigea de bonne heure ses goûts vers cette arme, et il avait à peine atteint sa treizième année lorsqu'il fut fait garde de la marine et embarqué sur le vaisseau *le Dragon,* qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du maréchal de Conflans. Il participa sur ce vaisseau au combat de Belle-Isle.

La Touche venait d'être nommé enseigne de vaisseau en 1768, lorsqu'il se trouva compris dans une réforme et mis à la retraite. L'oisiveté ne convenait guère à son âge et à son caractère actif et entreprenant; contrarié dans ses goûts, il les dirigea vers une autre carrière et il entra dans les mousquetaires. Le général Dennery, qui venait d'être nommé gouverneur de la Martinique, se l'attacha comme aide-de-camp et lui fit obtenir un brevet de capitaine de cavalerie.

En 1771 il passa en cette qualité au régiment de La

Rochefoucauld-dragons et fit le service d'aide-de-camp auprès du général Valière, qui commandait aux îles du Vent. Les circonstances seules avaient fait La Touche officier de cavalerie; son inclination le rappelait vers la marine, et il fut au comble de ses vœux lorsque le ministre de Boynes, cédant aux sollicitations de sa famille, l'y réintegra, en 1772, comme capitaine de brulôt et lui confia le commandement de la flûte *le Courtier*. La guerre s'étant rallumée (1778), il fut nommé au commandement du *Rossignol*, avec le grade de lieutenant de vaisseau. Chargé de croiser dans le golfe de Gascogne pour intercepter le commerce anglais dans ces parages, il s'empara de deux corsaires et de plusieurs bâtiments marchands.

La Touche commandait la frégate *l'Hermione*, lorsque, au mois de juin 1780, il soutint un combat de deux heures et demie contre la frégate anglaise *l'Iris*, en présence de deux autres frégates de la même nation. Il eut dans cette action trente-sept hommes tués et cinquante-trois blessés; lui-même fut atteint d'une balle qui lui traversa le bras gauche. En récompense de la bravoure qu'il avait montrée, le roi le nomma chevalier de Saint-Louis et l'éleva au grade de capitaine de vaisseau.

A son retour à Brest il fut chargé d'une mission pour les États-Unis; le marquis de Lafayette, ainsi que plusieurs officiers qui s'y rendaient, s'embarquèrent avec lui sur *l'Hermione*. A son arrivée à la Nouvelle-Angleterre, les généraux Terney et Barras lui confièrent la direction des travaux à faire pour élever des batteries à Rhode-Island, et il prouva dans cette circonstance qu'il réunissait les talents de l'ingénieur à ceux de l'homme de mer.

Au mois de juillet 1781, *l'Hermione*, de concert avec *l'Astrée*, que commandait La Pérouse, soutint, sur les côtes d'Acadie, un combat de plusieurs heures contre quatre frégates et deux corvettes anglaises; la frégate commandante ennemie, ainsi que l'une des corvettes, se virent forcées d'amener leur pavillon, et les autres bâtiments furent très maltraités. L'année suivante on mit sous les ordres de La Touche *l'Aigle* et *la Gloire*, et il fut chargé de porter aux États-Unis trois millions en or. A l'entrée de la Cheseapeake ces deux frégates rencontrèrent le vaisseau anglais *l'Hector*, de soixante-quatorze; le combat s'engagea immédiatement; il dura près d'une heure, et le vaisseau fut tellement désemparé qu'il se vit forcé de s'éloigner. L'importance de la mission du capitaine La Touche ne lui permettait pas de le poursuivre; mais on apprit qu'il avait coulé bas quelques jours après. La Touche, après avoir débarqué les millions qu'il avait à bord, se mit en devoir de faire réparer les avaries causées à ses frégates dans ce combat; il était occupé de ce soin, lorsque le commodore Elphinston, averti par le capitaine de *l'Hector* de la présence des frégates françaises, vint les surprendre au mouillage avec toute son escadre. *L'Aigle* seule était en état d'appareiller. La Touche, voyant *la Gloire* en sûreté, ne balance point à aller soutenir le combat qui lui est présenté; mais, en appareillant, la maladresse du pilote le fit échouer sur un banc. Dans cette position il répondit le mieux qu'il put au feu de l'escadre anglaise; cependant il se vit bientôt obligé d'amener son pavillon; il fut fait prisonnier et conduit en Angleterre, où il resta jusqu'à la paix.

Rendu à sa patrie en 1783, La Touche fut nommé

directeur du port de Rochefort et chargé de dresser une carte de l'île d'Oleron [1]. L'année suivante il fut appelé à Paris par le ministre de la marine, et il concourut à la rédaction de l'ordonnance de 1786. En 1787, le duc d'Orléans le nomma chancelier de sa maison. Élu par la noblesse du bailliage de Montargis aux États-Généraux (1789), La Touche fut un des premiers à se réunir aux Communes. Il fit ensuite partie de l'Assemblée constituante jusqu'au mois d'octobre 1791, époque de sa dissolution.

La guerre ayant été déclarée en 1792, La Touche, qui venait d'être élevé au grade de contre-amiral, porta son pavillon sur *le Languedoc*. A la tête d'une division de quatre vaisseaux, il se réunit à l'escadre commandée par le contre-amiral Truguet et participa aux opérations dirigées contre Oneille, Cagliari et Nice. En 1793 il fut compris dans la mesure générale prise à l'égard des officiers nobles du corps de la marine, destitué et détenu à la Force. Il ne dut son salut qu'à la réaction du 9 thermidor an II (27 juillet 1794). Quoique rendu à la liberté, il ne jugea pas à propos de reprendre du service, et ce ne fut qu'en 1799 que, ayant été rétabli sur les listes de la marine, il alla prendre le commandement d'une division navale à Brest.

La Touche commandait en chef les bâtiments de la flottille réunis à Boulogne, lorsque, au mois d'août 1801, l'amiral Nelson vint les attaquer inopinément avec environ quarante bâtiments de guerre, dont trois vaisseaux de ligne et deux frégates; le reste était composé de cut-

(1) Cette carte est insérée dans le premier volume de l'*Hydrographie française*.

ters, bombardes, chaloupes canonnières et brûlots. Les savantes dispositions prises par l'amiral français firent échouer cette tentative. Une seconde attaque eut lieu environ douze jours après; mais La Touche, qui la prévoyait, avait mis le temps à profit, et, quoiqu'elle fût mieux combinée que la première, elle eut le même résultat. Nelson se vit obligé de se retirer, ayant, de son propre aveu, perdu plus de deux cents hommes dans cette expédition infructueuse.

En 1801 La Touche fut nommé au commandement de l'escadre de Rochefort. Il appareilla de ce port au mois de décembre avec six vaisseaux, six frégates et deux corvettes portant environ trois mille hommes de troupes destinées à agir contre Saint-Domingue. Il entra de vive force avec son escadre dans la rade du Port-au-Prince, soumit les forts, débarqua les troupes et parvint par ses belles et savantes manœuvres à préserver cette ville des ravages de l'incendie. En récompense de ses services à Saint-Domingue, La Touche fut nommé vice-amiral; mais, les fatigues qu'il avait éprouvées dans ce commandement difficile ayant considérablement altéré sa santé, il se vit forcé de revenir en France.

Quelques mois de séjour à Paris ayant suffi pour opérer son rétablissement, il reçut, en 1804, l'ordre de se rendre à Toulon pour y prendre le commandement de l'escadre qui s'y trouvait réunie. A cette époque elle n'était composée que de sept vaisseaux et quatre frégates. La discipline et la tenue y étaient tellement relâchées que les officiers ne couchaient à bord que lorsque leur tour de service les y obligeait. A l'arrivée de l'amiral La Touche les choses changèrent de face; son exemple et ses ordres retinrent les officiers à bord de leurs vais-

ur présence constante rendit aux équipages la subordination sans lesquelles on ne peut rine. Un vaisseau et une frégate furent désir de rôle, pour croiser pendant trois jours s de la rade, en même temps qu'un autre vaisseau une frégate se tenaient toujours prêts à mettre voiles au premier signal. Lorsque l'ennemi s'apait en forces supérieures, non-seulement ces bâtiments, mais aussi l'escadre entière, appareillaient pour soutenir les croiseurs. Ce fut au moyen de ces manœuvres que l'amiral La Touche empêcha constamment les bâtiments légers de l'escadre ennemie d'approcher assez de la rade de Toulon pour voir ce qui s'y passait.

La discipline, l'ordre et l'activité régnaient partout; les armements étaient poussés avec vigueur; l'amiral La Touche n'y épargnait ni ses soins ni ses peines; l'escadre s'était augmentée de trois vaisseaux et trois frégates parfaitement disposés pour prendre la mer, et les équipages se montraient animés du meilleur esprit; mais l'amiral ne devait pas recueillir le fruit de ses travaux et de ses sages dispositions. Vers les derniers jours du mois de juillet, les symptômes de la maladie qui avait nécessité son retour de Saint-Domingue en Europe se déclarèrent vivement, et bientôt elle prit un caractère alarmant. Dès les premiers moments de son indisposition, pressé par ses officiers de se faire transporter à terre pour y être plus à portée des secours de l'art, il s'y refusa constamment. *Un amiral*, répondit-il, *est trop heureux lorsqu'il peut mourir sous le pavillon de son vaisseau*. La Touche eut en effet cette consolation; il succomba, le 19 août 1804, à bord du *Bucentaure*, après dix jours de maladie.

COUDÉ.

CODÉ

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] père de Codé, [illegible] [illegible] [illegible]

COUDÉ

(LOUIS-MARIE),

CONTRE-AMIRAL, OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Auray le 17 décembre 1752, mort à Pontivy le 10 février 1822.

Le père de Coudé, négociant estimé, destinait son fils à l'état ecclésiastique; mais ce jeune homme, ne se sentant aucune vocation pour cet état, ne dissimula point la répugnance qu'il avait à l'embrasser. Cette désobéissance aux volontés paternelles lui attira des traitements auxquels il prit le parti de se soustraire par la fuite. Il avait alors quatorze ans.

En quittant sa famille, le jeune Coudé n'avait aucun projet arrêté; mais, fort et d'une constitution robuste, il pensa que l'état de marin lui conviendrait. Lorient étant le port le plus voisin d'Auray, il s'y rendit. Il n'y connaissait personne et son embarras était extrême, lorsque le hasard lui fit rencontrer le capitaine Brumanière, ami de sa famille. Coudé lui conta son aventure, et, en lui témoignant toute l'aversion qu'il avait pour l'état ecclésiastique, il lui fit part du goût qu'il ressentait pour la marine. Le capitaine Brumanière commandait à cette époque le navire de la Compagnie des Indes *le*

c de Duras, qui était sur le point d'appareiller pour la (ine; cédant aux instances du jeune Coudé, il consentit à le prendre à son bord comme pilotin, et pour son début il lui fit faire une campagne de dix-huit mois.

Pendant ce temps le ressentiment de son père s'était calmé, et, à son retour à Lorient, au mois de juillet 1767, il fut rappelé dans sa famille, où on le reçut à bras ouverts.

Le voyage que venait de faire Coudé avait décidé sa vocation, et son père ne s'y opposant plus, il s'embarqua, au mois de décembre de la même année, sur *le Comte d'Argenson,* qui était destiné pour l'Inde. Cette nouvelle campagne fut aussi de dix-huit mois.

Du commencement de l'année 1770 au mois de juin 1777, Coudé navigua successivement comme enseigne surnuméraire, et ensuite comme enseigne, sur les navires du commerce *le Pondichéry, le Triton* et *le Gange,* avec lesquels il fit diverses campagnes en Chine et au Bengale.

La guerre qui éclata en 1778 appela Coudé au service de l'État. Nommé lieutenant de frégate au mois de mars 1778, il s'embarqua en cette qualité sur *l'Iphigénie.* Cette frégate, que commandait M. de Kersaint, était destinée à croiser sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre. Au nombre des prises qu'elle y fit sur les Anglais était le cutter *l'Expédition,* que Coudé fut chargé de conduire à Brest, mission dont il s'acquitta très habilement. Embarqué ensuite sur *l'Aigrette,* il ramena à Nantes le cutter *le Fox,* dont cette frégate s'était emparé.

Au mois de novembre suivant, Coudé fut embarqué sur *l'Epervier.* Cette corvette faisait partie d'une division de frégates commandée par le chevalier de Pontevez-

Gien, laquelle était chargée d'attaquer les forts James et Bense, situés dans les rivières de Gambie et de Sierra-Leone. Cette division se présenta, le 11 février 1779, devant le premier de ces forts, qui se rendit sans résistance. Remontant ensuite la rivière de Gambie jusqu'à trente lieues au-dessus du fort James, elle s'empara de tous les comptoirs et magasins anglais établis sur ces rives. Le lendemain elle entra dans la rivière de Sierra-Leone, où *l'Epervier* fut chargé de détruire une batterie de douze pièces de canon placée par les Anglais sur l'île de Tasso. Coudé, qui faisait partie du détachement débarqué pour cette expédition, se fit particulièrement remarquer par la bravoure qu'il déploya en cette circonstance.

Dans le même temps, *la Résolue* et *la Nymphe,* après avoir forcé quatre bâtiments qui protégeaient une batterie élevée sur l'île Bense à s'échouer dans la rivière, s'embossaient devant ce fort et le forçaient à amener son pavillon. Le résultat de cette expédition fut la destruction des forts et établissements anglais dans ces parages, et la prise de douze bâtiments de guerre et autres qui s'y trouvaient. Coudé, après avoir successivement commandé deux des goëlettes anglaises capturées dans cette circonstance, fut chargé d'aller porter en France la nouvelle du succès de l'expédition. Il prit, au fort de Bense, le commandement de la corvette *la Junon,* qu'il avait ordre de conduire à Brest. Le trajet fut périlleux; Coudé soutint cinq engagements successifs contre divers bâtiments, mais l'avantage lui resta constamment, et il parvint à rentrer heureusement au port après une traversée d'environ quatre mois. Dans l'un de ces engagements, un baril de cartouches placé près de lui fit ex-

: le brûla des pieds à la tête. Cet accident ne
ependant point abandonner son poste; s'étant
ɔrter un baquet d'eau, il s'y plongea tout entier,
ıua, dans cette position, à donner ses ordres,
souffrit horriblement de ses blessures.

Au commencement de l'année 1780, Coudé prit à Brest le commandement du brick *le Saumon*. Ce bâtiment, qui avait une marche supérieure, fut expédié pour les Antilles, et pendant les trois années qu'il y fut employé il servit successivement de mouche à MM. de Ternay, de Barras et au comte de Grasse; c'est dire qu'il assista aux divers combats qui eurent lieu dans ces parages pendant cette période de temps.

A la paix de 1783, Coudé, qui entrevoyait pour lui une longue inactivité, sollicita et obtint la permission de naviguer sur les bâtiments du commerce. L'expérience qu'il avait acquise et les talents qu'il avait déployés dans ses divers commandements le firent rechercher par les armateurs, et il commanda successivement les navires *le Dauphin* et *le Noir*, avec lesquels il fit trois campagnes en Chine et au Bengale.

En 1792 Coudé fut appelé au service de l'État; on le nomma lieutenant de vaisseau, et l'année suivante il fut élevé au grade de capitaine de vaisseau. Il commandait en cette qualité *le Ça-ira* (ci-devant *la Couronne*), qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du contre-amiral Martin. Sortie de Toulon le 3 mars 1795, cette armée se trouva en présence de celle commandée par l'amiral Hotham, forte de quatorze vaisseaux, dont quatre à trois ponts. Les vents régnaient de la partie du sud-est, bon frais; le temps était nébuleux et la mer très grosse. L'armée anglaise se trouvait sous le vent

courant à contre-bord. En ce moment trois vaisseaux français, que les brises variables avaient fait tomber sous le vent, louvoyaient pour rejoindre leur armée, déjà formée en ligne de bataille. *Le Ça-ira* était de ce nombre. Ce vaisseau, dans un fort tangage, démâta de ses deux mâts de hune à la fois. Le commandant Coudé manœuvrait pour sauver leur grément et leurs vergues, lorsqu'il se vit attaqué par *l'Inconstant.* La première bordée de cette frégate lui mit cinq hommes hors de combat, et le feu se manifesta dans ses grands porte-haubans. La batterie du *Ça-ira* étant engagée par la chute de ses mâts de hune, Coudé ne put riposter immédiatement; mais étant enfin parvenu à se débarrasser des manœuvres qui l'obstruaient, il commença sur elle un feu très vif qui la força bientôt à quitter son travers et même à se retirer du champ de bataille. *L'Agamemnon,* que commandait Nelson, alors capitaine de vaisseau, vint remplacer *l'Inconstant;* mais il fut reçu aussi vigoureusement que l'avait été la frégate, et le feu nourri du *Ça-ira* lui causa en peu de temps des avaries majeures. L'amiral Martin ordonna à la frégate *la Vestale* d'aller donner une remorque au *Ça-ira,* et en même temps il fit signal au *Censeur,* qui était le vaisseau le plus voisin, de faciliter cette manœuvre en se portant au feu. Cependant plusieurs vaisseaux anglais, meilleurs voiliers que les autres, s'étaient approchés du *Ça-ira* et du *Censeur,* et ces deux vaisseaux allaient avoir à soutenir seuls l'attaque d'une partie de l'escadre ennemie, qui manœuvrait pour les envelopper. Une manœuvre hardie tira *le Ça-ira* de la position critique dans laquelle il se trouvait; il essaya de virer de bord vent devant, et cette évolution lui ayant réussi, il prolongea ainsi les vais-

seaux ennemis, en continuant de faire un feu très vif, auquel les Anglais ripostaient vigoureusement. Pendant ce temps l'avant-garde française s'était rapprochée de ces deux vaisseaux ; elle les avait pris sous sa protection, et les vaisseaux anglais s'étaient vus forcés de rejoindre le gros de leur armée.

Le Ça-ira et *le Censeur* avaient été fort maltraités dans cet engagement, qui avait duré près de trois heures et demie, à demi-portée de canon. Leur état les avait mis dans la nécessité de faire peu de voiles pendant la nuit du 13 au 14, en sorte que le lendemain, au jour, malgré le soin que l'amiral avait mis à les conserver, ils se trouvaient dans un assez grand éloignement de l'armée et sous le vent à elle. La brise était très faible du sud-sud-ouest, avec apparence de changement de vent. L'armée anglaise, à environ deux lieues sous le vent, courait les mêmes amures. Vers six heures la brise passa au nord. Les Anglais, qui se trouvèrent ainsi au vent, en profitèrent pour porter sur *le Ça-ira* et *le Censeur* avant qu'ils n'eussent ressenti l'impulsion de cette brise. Ces deux vaisseaux s'efforcèrent de rallier leur armée; mais, se trouvant coupés, ils ne purent y parvenir, et bientôt ils se virent enveloppés par sept vaisseaux, sans que l'armée française, qui se trouvait en calme, pût venir à leur secours.

Alors s'engagea un combat des plus acharnés. Les vaisseaux *le Captain* et *le Bedfort*, qui les premiers commencèrent le feu, furent bientôt désemparés et contraints de quitter le champ de bataille. *Le Courageux* et *l'Illustrious* les remplacèrent. Dans ce moment, *le Tancredi*, de soixante-quatorze, *la Princesse Royale*, de quatre-vingt-dix, et *le Britannia*, de cent, attaquent *le Ça-ira*

par le travers, la hanche du vent et par l'arrière, et font sur lui un feu nourri de toute leur artillerie. Toutes ses manœuvres sont hachées ; ses trois mâts, coupés au ras du pont, tombent et l'engagent de leurs débris.

Cependant *le Censeur* et *le Ça-ira* répondent vigoureusement au feu des vaisseaux qui les entourent. Bientôt *l'Illustrious* et *le Courageux*, qui les avaient approchés de plus près, sont démâtés de leur grand mât et de leur mât d'artimon ; le premier fut même tellement maltraité qu'il se vit contraint de faire côte. Alors les deux trois-ponts serrent *le Ça-ira* à portée de pistolet et dirigent sur lui tous leurs efforts. Le commandant Coudé fait évacuer ses gaillards et envoie tous les hommes dans ses batteries. Réduit à l'état de ponton, il est dans l'impossibilité de manœuvrer ; mais si son vaisseau doit tomber au pouvoir des Anglais, ce ne sera du moins qu'à la dernière extrémité.

Le Ça-ira avait déjà soutenu sept heures de combat ; ses ponts étaient couverts de morts et de blessés ; six pièces de la batterie de vingt-quatre et six de la batterie basse étaient démontées ; le vaisseau, criblé de boulets, faisait eau de toutes parts ; la soute aux poudres de l'arrière était noyée ; quatre cents hommes avaient été tués et un grand nombre blessés. Le brave Coudé, qui n'avait pas quitté son gaillard-d'arrière, était grièvement blessé au bras droit et à l'estomac ; il avait en outre de fortes contusions à la tête et sur diverses parties du corps.

C'est dans cette situation que *le Ça-ira*, hors d'état de combattre davantage, amena son pavillon qui lui-même était en lambeaux.

Le Censeur[1], sur qui se portèrent alors tous les efforts

(1) Ce vaisseau était commandé par le capitaine Benoist ; ainsi que

des Anglais, se vit bientôt contraint d'amener aussi, toutefois après la plus belle et la plus vigoureuse défense.

L'arrivée du commandant Coudé à bord du vaisseau amiral *la Princesse Royale* fut une espèce de triomphe; l'amiral anglais et ses officiers vinrent le recevoir, et l'équipage entier du vaisseau debout sur le pont et sur les vergues, le salua par ses acclamations. Lorsque Coudé, suivant l'usage, remit son épée à l'amiral : « Comman- « dant, lui dit-il, je garde pour moi cette glorieuse épée, « mais acceptez la mienne en témoignage d'admiration « pour votre noble courage. »

L'état de délabrement dans lequel se trouvait *le Ça-ira* au moment de sa prise ne permit pas de le conduire en Angleterre; car, malgré les réparations qu'on lui avait faites dans le golfe de la Spezzia, il coula en mer dans le trajet, et ce fut une espèce de consolation pour son commandant d'avoir la certitude qu'un vaisseau qu'il avait si bien défendu ne serait pas employé contre son pays.

A son retour d'Angleterre (1796), Coudé fut nommé chef de division, et ce fut en cette qualité qu'il prit, en 1800, le commandement du vaisseau *l'Union*, qu'il conserva jusqu'en 1803, époque à laquelle il passa à celui du *Brave*.

Au mois d'octobre 1805, ce vaisseau fut désigné pour faire partie d'une escadre aux ordres du contre-amiral Leissègues, laquelle était destinée à porter des troupes et des munitions de guerre à Santo-Domingo. Cette escadre, après avoir rempli sa mission, était sur le point

Coudé, il se couvrit de gloire dans ce combat, qui a fait époque dans les fastes de la marine.

d'appareiller, lorsque, le 6 février 1806, elle fut surprise au mouillage par celle aux ordres de l'amiral Duckworth, forte de sept vaisseaux et plusieurs frégates.

En ce moment, la chaloupe du *Brave* et plusieurs de ses canots étaient à terre pour le service; les canons de ses batteries étaient passés sur l'arrière, ceux des gaillards du côté de babord, et tout le lest volant avait été placé dans la sainte-barbe pour mettre le vaisseau sur le cul et à la bande, afin de faciliter les moyens de placer plusieurs feuilles de cuivre à la partie de l'avant, à tribord. En outre, les batteries étaient encombrées par des pièces à eau et du bois à brûler qu'on avait embarqué pendant la nuit.

C'est dans cet état que se trouvait *le Brave,* lorsqu'à six heures et demie du matin le signal lui fut fait d'appareiller, en filant ses câbles par le bout. Aussitôt le commandant Coudé s'occupa de faire mettre les canons à leur poste (ce qui était devenu difficile à cause de l'inclinaison du vaisseau) et à parer les batteries. Les pièces à eau et le bois qui les obstruaient furent jetés à la mer; on mit les voiles sur des fils de carret; on hissa les huniers, les perroquets, et à peine une heure s'était-elle écoulée depuis le signal que *le Brave* était sous voiles.

Pendant ce temps l'escadre anglaise faisait toutes voiles possibles pour couper le chemin à l'escadre française et l'engager. Trois vaisseaux ennemis, portant pavillons amiraux, étaient en tête de la ligne; les quatre autres suivaient, mais à une assez grande distance.

Bientôt le combat commença entre la tête de l'escadre anglaise et celle de l'escadre française. Les quatre derniers vaisseaux anglais, en faisant voile pour rejoindre

leurs amiraux, attaquèrent *le Jupiter* et *le Brave* qui se trouvaient de l'arrière. L'un d'eux, *le Canopus,* de quatre-vingt-dix-huit, engagea *le Brave* par le bossoir de babord, et *le Donegal,* de quatre-vingts, l'approcha par le travers du même bord, à portée de pistolet. Après avoir gardé cette position pendant un quart-d'heure, il se laissa culer, passa à poupe du *Brave,* et lui envoya une bordée d'enfilade. *L'Atlas,* vaisseau à trois ponts rasé, partageait son feu entre *le Jupiter* et *le Brave,* lorsque *l'Agamemnon,* de soixante-quatre, vint se placer derrière lui, à portée de fusil, et le canonna vigoureusement.

En moins de trois quarts-d'heure son grément fut haché, ses voiles criblées, sa grande vergue coupée; les bas-haubans, ceux de hune, les étais, drisses et itagues des huniers étaient en pièces, la roue du gouvernail brisée et la drosse coupée. Sept canons de la batterie de trente-six et huit de celle de dix-huit étaient démontés; les bas mâts et les mâts de hune étaient criblés de boulets, ainsi que le corps du vaisseau, qui avait près de cinq pieds d'eau dans la cale. Deux officiers étaient tués, trois autres étaient blessés grièvement, et des six cents hommes dont se composait l'équipage, trois cent cinquante étaient ou tués ou hors de combat. C'est dans cet état que le commandant Coudé, qui avait reçu quatre blessures graves sans quitter son poste, se voyant dans l'impossibilité d'être secouru par aucun des vaisseaux de son escadre, qui eux-mêmes étaient engagés, se détermina à amener son pavillon.

Conduit en Angleterre, il y resta comme prisonnier jusqu'en 1814, les Anglais ayant plusieurs fois refusé son échange. A son retour en France, il fut nommé

contre-amiral, et, quelques mois après, admis à la retraite dans ce grade.

Pendant les Cent-Jours, il fut élu à l'unanimité, moins une voix (probablement la sienne), membre de la Chambre des Députés, par le collége électoral du Morbihan, réuni à Vannes sous sa présidence.

Le contre-amiral Coudé est mort à Pontivy, le 10 février 1822, dans sa soixante-dixième année. Ses deux fils (Louis-Marie et Alphonse) servent dans la marine comme lieutenants de vaisseau.

[illegible] GOLOMB

THIS SOPHIE COLOMB.

COLOMB

(CHRISTOPHE),

ASTRONOME ET NAVIGATEUR, VICE-ROI ET AMIRAL DES INDES,

Né à Gênes en 1445, mort à Valladolid le 20 mai 1506.

C'est un fait digne de remarque, qu'un voile mystérieux semble cacher l'origine de la plupart des hommes qui se sont illustrés par de grands talents. Plusieurs villes de la Grèce se disputèrent l'honneur d'avoir été le berceau d'Homère; de même quelques provinces de l'Italie se vantèrent d'avoir donné naissance à l'auteur de la découverte du Nouveau-Monde. Cependant tout porte à croire que Christophe Colomb est né à Gênes vers le milieu du quinzième siècle. La même incertitude règne sur sa famille; plus d'une noble maison le réclama lorsque son nom fut devenu assez fameux pour donner de l'illustration : toutefois les historiens[1] s'accordent sur ce point, que Colomb est né de parents pauvres, mais honnêtes et généralement estimés. Son père, appelé Dominique, était artisan; il avait quatre enfants, Christophe, qui était l'aîné, Barthélemy, Diégo, et une fille.

(1) Las Casas, *Hist. Ind.*— *Historia del Amirante*.— Bossi, *Historia Colomb.*

Christophe et Barthélemy, doués tous deux d'un esprit vif et ardent, quittèrent de bonne heure le métier de leur père pour s'appliquer aux études relatives à la navigation. Christophe lisait avec avidité les ouvrages de géographie; plus tard, il s'adonna entièrement aux mathématiques, à l'astronomie, au dessin, et acquit en peu de temps, à l'Université de Pavie, où son père l'avait envoyé, toutes les connaissances nécessaires à un navigateur.

En 1459, Jean d'Anjou, duc de Calabre, fit un armement à Gênes pour opérer une descente dans le royaume de Naples, dans l'espoir de le reconquérir sur Alphonse d'Aragon, pour le rendre au roi René, comte de Provence. La république prit part à cette expédition, en fournissant des bâtiments et de l'argent. Quelques aventuriers armèrent aussi des galères qui se rangèrent sous la bannière du duc d'Anjou. De ce nombre fut un certain Colombo, brave capitaine de mer. Il y avait alors à Gênes deux marins de ce nom, l'oncle et le neveu, qui y jouissaient d'une certaine célébrité. Les noms de ces deux capitaines, qui se présentent vaguement dans l'histoire pendant la partie obscure de la carrière de Christophe Colomb, ont fait supposer à quelques-uns de ses biographes qu'ils désignaient l'auteur des découvertes: toutefois il paraît certain qu'ils étaient de la même famille.

Ce fut avec le neveu que Christophe s'embarqua pour la première fois. Il entrait alors dans sa quinzième année. Il le suivit dans son expédition contre le royaume de Naples et l'accompagna dans plusieurs autres voyages. Ces courses l'ayant formé en peu de temps au métier de la mer, il obtint le commandement d'un navire au service du roi de Naples. C'est avec ce bâtiment qu'il fut

chargé de s'emparer de la galère *Fernandine*, qui croisait devant Tunis. Il traversa ensuite la Méditerranée, franchit le détroit, entra dans l'Océan et atteignit la mer du Nord, après avoir visité les côtes d'Irlande. Quelques historiens assurent même qu'il s'avança jusqu'à un point du pôle inconnu jusqu'alors.

Fernando Colomb, qui a écrit l'histoire de la vie de son père[1], dit qu'il prit une part distinguée à un x ploit naval de Colombo le jeune (Colombo el mozo), « qui, « ajoute-t-il, était un fameux corsaire, si terrible par ses « hauts faits contre les infidèles, que les mères maures « se servaient de son nom pour effrayer leurs enfants « indociles. » Christophe commandait un des bâtiments aux ordres de ce corsaire, qui, ayant appris que quatre galères vénitiennes revenaient de Flandre richement chargées, alla les attendre sur les côtes de Portugal, entre Lisbonne et le cap Saint-Vincent. L'engagement fut terrible; les bâtiments s'accrochèrent, et l'on se battit corps à corps. Le combat dura depuis le matin jusqu'au soir, et de chaque côté la perte fut immense. Le bâtiment commandé par Christophe Colomb avait affaire à une énorme galère vénitienne. Les grenades et autres matières inflammables qu'il lança sur elle y mirent le feu. Les deux bâtiments étant fortement amarrés ensemble par des chaînes et des grapins, il devint impossible de les séparer, et tous deux se virent enveloppés dans le même incendie. Les équipages n'eurent bientôt plus d'autre refuge que la mer. Colomb saisit une rame qui se trouvait à sa portée, et comme il était excellent nageur, il atteignit le rivage. « Il plut à Dieu, ajoute Fer- « nando, de lui prêter de la force, afin de le réserver

(1) *Historia del Amirante.*

« pour les grandes choses auxquelles il était destiné. » Il aborda sur les côtes de Portugal, à peu de distance de Lisbonne. Après s'être remis de ses fatigues, il se rendit dans cette ville, où il reçut l'accueil le plus amical de la part de ses compatriotes.

A cette époque (1470) le goût des découvertes s'était déjà développé en Portugal, et les côtes orientales de l'Afrique étaient le théâtre d'entreprises maritimes qui avaient rempli d'enthousiasme toutes les imaginations ardentes. Les navigateurs étrangers, et surtout les Génois, s'empressaient d'offrir leurs services à la cour de Portugal. Les conseils des amis de Colomb l'engagèrent à se fixer à Lisbonne ; il se trouvait là dans une atmosphère qui lui convenait.

Il se lia dans cette ville avec les plus célèbres navigateurs, et bientôt il obtint en mariage la fille de Barthélemy Magnez de Perestrello, qui, sous le prince Henri, avait été l'un des navigateurs les plus distingués et avait gouverné l'île de Porto-Santo. A la mort du père de sa femme, Colomb alla demeurer avec sa belle-mère. Celle-ci, remarquant l'intérêt qu'il prenait à tout ce qui concernait la navigation, mit à sa disposition tous les papiers, les cartes et les journaux de son défunt mari. C'étaient des trésors pour Colomb. Dès lors il se mit à étudier toutes les navigations faites par les Portugais ; il examina leurs plans, leurs conceptions, et, enflammé du désir de marcher sur leurs traces, il partit pour les côtes d'Afrique, où les Portugais s'étaient déjà signalés par des tentatives hardies couronnées du plus heureux succès.

A son retour à Lisbonne, il reprit ses études favorites, étudia les ouvrages de géographie qu'il avait déjà lus, eut des entretiens et des correspondances avec les savants les plus illustres de cette époque, et conçut enfin l'entre-

prise la plus audacieuse et la plus gigantesque que l'esprit humain eût jamais imaginée.

Depuis la découverte des îles du Cap-Vert, c'était dans cette direction que les Portugais portaient toutes leurs vues; ils croyaient qu'en côtoyant l'Afrique vers les régions australes, ils parviendraient à en trouver l'extrémité et à s'ouvrir une nouvelle route aux Indes. Cette route était longue et périlleuse. Colomb la croyait fausse ou au moins détournée. Rapprochant toutes les observations faites jusque là, et les combinant entre elles, il pensa qu'en laissant à gauche le continent africain et en naviguant directement à l'ouest, on devait trouver des régions inconnues et dépendant du vaste continent de l'Inde. Il tirait ses conséquences de la forme qu'il soupçonnait à la terre; il ne pouvait croire que ce globe, formé d'un côté par des continents, n'offrît de l'autre qu'une vaste étendue de mer. Contre l'opinion générale de son temps, Colomb croyait aux antipodes, et il ne s'expliquait la loi de l'équilibre que par l'existence d'un continent immédiatement placé sous le nôtre. Toutefois, ne voulant point s'en rapporter à ses conjectures sur un point aussi important, il les soumit à quelques savants qui jouissaient alors d'une grande célébrité dans les sciences relatives à la géographie et à la cosmographie. De ce nombre était Paul Toscanelli, Florentin. Colomb lui écrivit de Lisbonne, en 1474, et lui fit part du projet qu'il avait conçu. Le physicien de Florence l'approuva et l'engagea à l'exécuter. En lui répondant, Toscanelli lui transmettait copie d'une lettre qu'il avait écrite antérieurement à Fernando Martinez, chanoine de Lisbonne, sur le même sujet, et dans laquelle il disait que le trajet de l'Espagne aux Indes, en naviguant le long de la ligne équinoxiale, devait être le plus court pour y arriver. Il

donnait à cette région le nom de couchant, parce qu'on devait y pénétrer par la mer Atlantique; enfin, il ajoutait qu'en faisant voile à l'occident, on devait trouver un vaste et florissant empire que Marc-Paul avait désigné sous le nom de Tartarie et de Cathay, dans sa Chorographie.

La réponse du physicien de Florence était accompagnée d'une carte marine et de quelques autres renseignements précieux. Ces encouragements d'un homme célèbre, en flattant les idées de Colomb, l'enflammèrent d'une nouvelle ardeur, et dès lors il ne songea plus qu'à chercher les moyens de réaliser ses conceptions. Sa fortune, qui était très bornée, ne lui permettait pas de faire les frais de l'expédition nécessaire à cet effet; il lui fallait des bâtiments, des armes, des munitions, des matelots et des soldats pour l'accomplissement d'une si vaste entreprise. Il s'adressa d'abord à sa patrie. Gênes, engagée alors dans des guerres dispendieuses et lointaines, tout entière à son commerce et comprenant mal les avantages qui lui étaient offerts, refusa les propositions de Colomb.

A cette époque Jean II venait de monter sur le trône de Portugal; Colomb lui présenta son projet. Ce monarque l'accueillit avec bonté, et renvoya l'examen de ses propositions à une junte composée de l'évêque de Ceuta et de deux habiles cosmographes. Cette junte traita le projet de Colomb d'extravagant et de chimérique; elle fit plus, elle donna au roi le perfide conseil de tenir Colomb en suspens tandis qu'on enverrait secrètement un bâtiment dans la direction qu'il avait indiquée, pour reconnaître si sa théorie avait quelque fondement. En effet, un pilote portugais fut expédié dans ce but; mais la fortune ne favorisa point ce projet;

ce pilote n'avait ni le génie ni les talents de Colomb; devenu le jouet des flots et des tempêtes, il regagna le port, couvert de honte et de confusion. Il crut justifier son ignorance en traitant Colomb de visionnaire. Celui-ci, indigné, quitta un pays ingrat où aucun lien ne l'attachait plus depuis qu'il avait perdu sa femme.

La nécessité de se mettre en garde contre un nouvel abus de confiance, engagea Colomb à faire simultanément des ouvertures sur son projet de découvertes aux rois d'Espagne et d'Angleterre. Dans ce but, il envoya son frère Barthélemy à Londres, tandis qu'il se rendait à Cordoue. Il partit secrètement de Lisbonne et arriva au port de Palos à la fin de l'année 1484. Ferdinand et Isabelle occupaient alors le trône d'Espagne. Quoiqu'elle fût entièrement absorbée par la guerre d'extermination que l'Espagne faisait aux Maures, Isabelle, qui avait de l'élévation dans l'esprit, fut frappée de la grandeur du projet de Colomb; elle l'accueillit avec intérêt; mais là, comme en Portugal, on se livra aux arguties du faux savoir et des préjugés. Un conseil fut convoqué à Salamanque, dans le couvent des dominicains de Saint-Etienne. Ce conseil était composé de professeurs d'astronomie, de géographie et d'autres branches des sciences, ainsi que de plusieurs dignitaires de l'Eglise et de quelques moines érudits. Ce fut devant cette docte assemblée que Colomb fut appelé pour exposer et défendre son projet. Ce devait être un singulier spectacle qu'un simple marin se présentant sans crainte au milieu d'une réunion aussi imposante, développant et soutenant sa théorie avec l'éloquence de la conviction, et plaidant, pour ainsi dire, la cause du Nouveau-Monde.

Au lieu de s'entendre adresser des observations scientifiques, Colomb fut assailli de citations de la Bible et du

l'estament, du livre de la Genèse, des Psaumes des Prophètes et des Evangiles. La possibilité s dans l'hémisphère méridional, opinion que lait la grande contestation entre les savants et nts, fut combattue par un passage emprunté de act ce, écrit dans un style de plaisanterie burles- ir ie d'un si grave théologien. A la plus simple de propositions, la forme sphérique de la terre, ses ersa s opposèrent des textes de l'Ecriture-Sainte; que Colomb, qui était plein de religion, se vit re convaincu, non simplement d'erreur, étérodoxie; accusation qui, à une époque où n venait d'être établie en Espagne, exposait contre qui elle était portée à de grands dangers. , et ce ne fut pas l'objection la moins absurde, on jusqu'à lui dire que, lors même qu'un vaisseau atteindrait l'extrémité des Indes, il ne pourrait jamais revenir, parce que la terre étant convexe, elle lui présenterait une sorte de montagne qu'il lui serait impossible de franchir, même avec le vent le plus favorable.

Les événements et les vicissitudes de la guerre contre les Maures firent souvent interrompre ces conférences et les transportèrent en différentes villes. Colomb, qui joignait à la force du génie qui conçoit, la persévérance qui triomphe des obstacles, suivait partout la cour, espérant toujours parvenir à vaincre les objections ridicules qu'on lui opposait. Cinq années s'écoulèrent dans cette lutte. Las enfin de tant de délais et de retards, il se décida à passer en Angleterre, où son frère Barthélemy s'était déjà rendu. Dans cette intention, il retourna au couvent de la Rabida, près de Palos, pour y chercher son fils Diégo, qu'il y avait confié aux soins de son ami Juan Perez, prieur de ce couvent. Ce prêtre, fort éclairé,

était peut-être le seul Espagnol qui n'eût pas jugé le projet de Colomb absolument impraticable. Il obtint de lui un délai de quelques jours. Juan Perez avait été confesseur de la reine Isabelle; il osa écrire à cette princesse pour lui représenter la honte qui rejaillirait sur l'Espagne si une cour étrangère, prêtant au projet de Colomb l'appui qu'il méritait, en obtenait l'exécution. La lettre du moine eut un plein succès, et Colomb fut rappelé à la cour, qui se trouvait alors au camp devant Grenade. Les négociations et les conférences furent reprises et rompues plusieurs fois encore; mais, lorsqu'il fut question des avantages que Colomb réclamait, on balança. Il demandait l'armement d'une flotte dont il aurait le commandement, le titre de vice-roi perpétuel de toutes les terres qu'il découvrirait, et le dixième des profits qu'elles produiraient, en toute propriété pour lui et ses descendants. Il offrait d'avancer le huitième des fonds nécessaires à l'expédition, à la condition qu'il aurait un bénéfice proportionné à ses avances. Dans le cas de non réussite, il ne demandait aucune récompense. Les courtisans qui traitaient avec Colomb furent révoltés de semblables prétentions; leur orgueil était blessé de voir un homme, qu'ils regardaient comme un aventurier, ambitionner un rang et des honneurs au-dessus de ceux dont ils jouissaient eux-mêmes. Les négociations furent brusquement rompues, et Colomb, irrité, ne songea plus qu'à sortir de l'Espagne.

Il était déjà à deux lieues de Santa-Fé lorsqu'un courrier de la reine l'atteignit. Le message dont il était porteur détermina Colomb à revenir sur ses pas. La bonté avec laquelle la reine Isabelle l'accueillit lui fit oublier ses tribulations passées. La négociation s'acheva bientôt, et enfin, après huit années de sollicitations et de dé-

marches, la recherche du Nouveau-Monde fut arrêtée.

Les articles d'un traité par lequel Colomb reçut le titre de dom, de grand-amiral et de vice-roi de toutes les terres qu'il découvrirait et qu'il rangerait sous les lois de l'Espagne, furent signés par Ferdinand et Isabelle, à Santa-Fé, dans la Vega de Grenade, le 17 avril 1492. Le 12 mai suivant, il se rendit au port de Palos, où devait se faire l'armement des bâtiments destinés à son expédition. Ils étaient au nombre de trois. Celui de Colomb fut nommé *la Santa-Maria;* le second, commandé par Martin Alonzo Pinzon, était *la Pinta;* le troisième, appelé *la Nina*, fut mis sous les ordres de Vicente Janez Pinzon. Francisco Martin Pinzon, le plus jeune des trois frères, était pilote sur *la Pinta.* On embarqua un médecin et un chirurgien, quelques aventuriers, un certain nombre de domestiques et quatre-vingt-dix matelots; ce qui porta le nombre total de l'équipage des trois bâtiments à cent vingt hommes.

Un acte public de dévotion sanctifia l'entreprise de Colomb. Il se rendit processionnellement, à la tête de son équipage, à l'église du monastère de la Rabida; ils se confessèrent, reçurent la communion des mains de Juan Perez, et, après s'être ainsi placés sous la protection de la divine Providence, ils mirent à la voile le vendredi 3 août 1492.

L'escadre se dirigea d'abord sur les îles Canaries, où elle relâcha. Le 6 septembre, Colomb quitta ces îles; et ce jour peut être regardé comme le premier du plus mémorable voyage que les hommes aient osé entreprendre. On n'éprouva dans les premiers jours que des vents faibles et des calmes, et l'on fit très peu de chemin; mais bientôt on perdit la terre de vue. Les compagnons de Colomb, qui s'avançaient sur l'Océan sans entrevoir le

terme de leur voyage, furent alors étonnés de la hardiesse de son entreprise; ils commencèrent à murmurer et à regretter leur patrie. L'intrépide Colomb rassure les uns, console les autres, et menace les plus mutins.

Le 11 septembre, étant à environ cent cinquante lieues de l'Ile-de-Fer, on rencontra un tronc de mât de navire qui paraissait entraîné par le courant. Les matelots, toujours prêts à saisir tout ce qui pouvait exciter leurs craintes ou leurs espérances, regardèrent tristement ce débris qui flottait à l'entrée de mers inconnues, comme pour les avertir de n'aller pas plus loin. Colomb observait tous les jours, au moyen de l'astrolabe, la hauteur méridienne du soleil, et vérifiait la direction de l'aiguille aimantée sur l'étoile polaire; il était attentif à remarquer tous les phénomènes, et surtout les différents aspects des astres.

Le 15, par un temps calme, on vit un long trait de feu qui se précipita dans la mer à environ cinq lieues des bâtiments. Le jour suivant on aperçut des oiseaux d'une espèce qui ne s'éloigne guère des côtes; la mer parut ensuite couverte d'une grande quantité de plantes marines qui semblaient nouvellement détachées du fond ou de quelques îles, et l'on en tira des indices de l'approche de la terre.

Le 18 septembre, Alonzo Pinzon, qui précédait l'escadre sur *la Pinta*, héla à l'amiral qu'il avait vu dans l'ouest une multitude d'oiseaux, et qu'il croyait avoir aperçu la terre dans le nord. Il demandait à l'aller chercher dans cette direction; mais Colomb, jugeant que ce capitaine s'était trompé, lui ordonna de continuer sa route. On sonda néanmoins, mais on ne trouva point de fond à cent brasses. Le 21, le vent, qui jusqu'alors avait été favorable, passa au sud-ouest et devint contraire. Les

, éjà disposés à la révolte, s'écrièrent alors que
ant bons pour retourner en Espagne, il fallait
omb chercha à les apaiser, en leur disant que
nt que des vents occasionnés par le voisinage
e terre. Cependant le vent augmenta, la mer
int grosse et les bâtiments n'avançaient plus que dif-
nent. Le 25, les vents étant redevenus favorables,
ıdre put continuer sa route à l'O. Le soir, au
r du soleil, un cri partit de *la Pinta:* « Terre!
! » et l'on vit Martin Alonzo Pinzon, monté sur
de son vaisseau, montrant le S.-O., où il y
ivement une apparence de terre à environ
ues de distance. Aussitôt Colomb se jeta à ge-
x, rendant graces à Dieu, et Martin Alonzo entonna
loria in excelsis, qui fut répété par son équipage et
r celui de l'amiral[1]. La conviction fut telle à bord de
Santa-Maria, que Colomb crut devoir s'écarter de sa
route et laisser porter au S.-O. Mais le jour vint dissiper
leur erreur et leur montrer que cette terre n'était qu'un
nuage. Colomb reprit alors sa première direction.

Le 1er octobre, on avait fait sept cent sept lieues, suivant l'estime de Colomb, et la terre ne paraissait pas encore. Tous les pronostics s'étaient trouvés faux, et les équipages commençaient à se lasser des promesses de l'amiral. Alors les esprits s'échauffèrent; le souvenir du pays natal, leurs femmes, leurs enfants qu'ils croyaient ne plus revoir, tant de jours passés entre le ciel et les flots, au milieu de mers inconnues, jugées immenses et sans terres par les plus habiles cosmographes, tout leur fit faire sur eux-mêmes un triste retour. Colomb ne leur parut plus qu'un misérable aventurier qui les sacrifiait à

(1) Journal de Christophe Colomb, premier voyage.—Navarrette, t. I.

son ambition et à des grandeurs imaginaires. Ils perdirent enfin tout respect pour lui; ils le sommèrent de retourner en Espagne; quelques-uns même furent d'avis de le jeter à la mer s'il n'acquiesçait à leurs désirs.

La situation de Colomb était affreuse; mais, conservant un maintien calme et assuré, il désarma les uns par des paroles de bonté, excita l'amour-propre ou l'avarice des autres par des promesses de récompenses, et menaça les plus rebelles d'un châtiment exemplaire s'ils l'empêchaient de continuer sa route.

Cependant les indices de terre se multipliaient, des oiseaux qui ne s'en éloignent jamais voltigeaient autour des bâtiments, ils étaient environnés de poissons, la sonde prenait fond; alors l'espérance commença à renaître. Le 7, au lever du soleil, on crut apercevoir la terre à l'ouest, mais elle paraissait couverte de nuages, et les déceptions du passé furent cause que personne n'osa l'annoncer. *La Nina,* qui était en avant, crut que c'était réellement la terre; elle fit une décharge de son artillerie et hissa son pavillon. L'allégresse fut extrême dans toute l'escadre; mais c'était encore une illusion; plus on s'avançait, moins les espérances se réalisaient, et bientôt elles s'évanouirent entièrement pour faire place à la plus profonde tristesse. Les équipages crurent qu'on avait dépassé quelque île; ils s'imaginèrent que les oiseaux qu'on avait vus se rendaient d'une île à une autre, et ils témoignèrent le désir qu'on se détournât de l'un ou de l'autre côté pour chercher la terre. On avait fait alors sept cent cinquante lieues. Colomb lui-même crut qu'il pouvait avoir manqué la terre par quelque méprise sur la latitude; il se détermina donc à porter à l'O.-S.-O., et à suivre cette route au moins pendant deux jours. Plus ils avançaient, plus les signes de terre devenaient fré-

quents et manifestes; des troupes de moineaux de diverses couleurs venaient voltiger autour des bâtiments, puis ils prenaient leur course vers le S.-O.; les thons se jouaient sur l'eau, les herbes qui flottaient étaient fraîches et vertes comme si elles venaient de se détacher de la terre, et l'air était embaumé de douces émanations. Mais le découragement était tel, que tous ces présages étaient regardés par les équipages comme autant d'illusions qui les poussaient à leur perte; et lorsque le soir du troisième jour ils virent le soleil descendre sur un horizon sans rivage, ils se répandirent en cris tumultueux et insistèrent pour qu'on reprît le chemin de la patrie. Colomb essaya de les calmer; mais, voyant ses efforts inutiles, il prit un ton ferme, et leur dit que l'expédition ayant été envoyée à la découverte des Indes, il persisterait dans son entreprise, quoi qu'il pût arriver, jusqu'à ce que, avec la grace de Dieu, il fût parvenu à l'accomplir[1].

Heureusement le lendemain, 11 octobre, les indices de la proximité de terre furent de nature à ne plus admettre aucun doute. Une branche d'épine en fleurs, récemment détachée de l'arbre, vint flotter auprès du bâtiment; puis on retira successivement de l'eau un jonc encore vert, une planche et un bâton artistement travaillé. Tout symptôme de tristesse et de révolte disparut alors pour faire place à la plus vive attente. On sonda, au coucher du soleil, et l'on trouva fond. Le vent soufflait alors avec inégalité, et cette dernière circonstance acheva de convaincre Colomb que la terre n'était pas eloignée. Dans la soirée, lorsque, selon la coutume, les marins eurent chanté le *Salve Regina,* Colomb fit une allocution tou-

(1) Hist. del Amirante. — Las Casas. — Journal de Colomb.

chante à son équipage, et leur recommanda de veiller attentivement, parce qu'il était persuadé qu'on verrait la terre dans la nuit même. Il promit de donner une veste de velours à celui qui l'apercevrait le premier, outre les dix mille maravedis de pension qu'il devait recevoir du roi. Colomb était, à dix heures du soir, assis sur la poupe de son vaisseau, lorsque tout à coup il crut voir briller une lumière dans l'éloignement. Il appela Pedro Guttierez, gentilhomme de la chambre du roi, et la lui fit remarquer. Tous deux firent venir Rodrigo Sanchez de Ségovie, commissaire des guerres, mais lorsqu'il arriva elle avait disparu; on la revit cependant encore deux fois. A deux heures après minuit, un coup de canon tiré de *la Pinta* signala la terre. C'était dans la nuit du 11 au 12 octobre 1492, après trente-cinq jours de navigation.

On attendit le jour avec la plus vive impatience; chacun désirait contempler cette terre après laquelle ils soupiraient depuis si long-temps, et que la plupart d'entre eux avaient désespéré de jamais voir. Enfin elle se montra avec le jour naissant; ils virent une île plate, ayant plusieurs lieues d'étendue, coupée de rivières, couverte d'arbres, et paraissant annoncer la plus grande fertilité. Les trois bâtiments firent route pour gagner le mouillage. L'équipage entonna le *Te Deum*, se prosterna aux genoux de l'heureux Colomb, et lui rendit tous les témoignages du plus grand respect. On descendit à terre les armes à la main, les enseignes déployées. Le Nouveau-Monde était découvert.

Colomb prit possession de ce territoire au nom du roi et de la reine de Castille. Un notaire, revêtu des insignes de sa profession, rédigea l'acte en vertu duquel ils étaient déclarés souverains de l'île. Aussitôt tous les Castillans

rent Colomb amiral et vice-roi des Indes, et lui obéissance. L'île qu'on venait de découvrir mée par ses habitants *Guanahani;* Colomb lui lui de *San-Salvador*, qu'elle a conservé sur la les cartes[1]. Le lendemain de son débarque- lomb la parcourut, et jugea bientôt, à la pau- ses habitants et au petit nombre d'animaux nourrissait, que ce n'était pas là le riche et vaste pays c cherchait. Le terrain, fertile en végétaux, était peu it en métaux précieux. Quelques petites r que les Indiens portaient à leurs oreilles 'attention des Espagnols; ils s'informèrent des où se trouvait ce métal. On leur montra le sud; et mb, prenant avec lui sept Indiens pour lui servir d terprètes, se hâta de se rembarquer.

L'escadre fit d'abord route au sud, et découvrit successivement plusieurs îles dont Colomb prit possession avec les mêmes formalités. De ce nombre furent celles qu'il nomma *la Conception*, *Fernandine* et *Isabelle*. En s'avançant toujours dans la même direction, il aborda à une île plus grande et plus fertile qu'aucune de celles qu'il avait visitées jusqu'alors; c'était *Cuba*. Il la nomma *Juana*. La partie orientale de la côte nord de cette île fut explorée jusqu'à son extrémité. Les Espagnols demandaient toujours où se trouvaient les mines d'or; les naturels de Cuba nommèrent *Cubanacan*, mot qui, dans leur langue, signifiait une région intérieure de l'île.

Après avoir visité Cuba, dont les sites lui parurent

(1) San-Salvador est une île de l'archipel des Lucayes, au N.-E. du grand banc de Bahama. La pointe S.-O. est par 24° de latitude N., et 77° 51′ de longitude O. Cette île a seize lieues de long du N.-N.-O. au S.-S.-E., sur deux de moyenne largeur. Des récifs la bordent généralement à l'E. Les Anglais la nomment *Cat-Island*.

magnifiques, mais où il trouva peu de mines d'or, Colomb apprit qu'une île voisine en contenait un plus grand nombre; il se mit en devoir d'aller à sa recherche.

En appareillant, il rangea la côte pendant plusieurs jours; le troisième, il jeta l'ancre dans une anse qu'il nomma *Puerto del Principe* (Port du Prince), où il passa quelques jours. Le 19 novembre, il remit à la mer et se dirigea au N.-E.; mais les vents étant devenus contraires et la mer très grosse, Colomb se décida à retourner à Cuba et fit signal à ses deux caravelles de le suivre. Ce fut alors que, par une trahison dont cependant il ne profita point, Martin Alonzo Pinzon, qui commandait *la Pinta*, se sépara de lui, espérant le devancer dans ses découvertes.

Ce ne fut que le 5 décembre que Colomb put appareiller avec les deux bâtiments qui lui restaient. Lorsqu'il eut atteint l'extrémité orientale de l'île de Cuba, il aperçut la terre dans le S.-E.; il gouverna dessus, et, le 6, la belle île d'*Haïti* s'offrit aux regards des navigateurs. Les naturels l'appelaient *Haïti*, qui signifie montagneuse. Colomb, lui trouvant quelque ressemblance avec l'Espagne, la nomma *Hispaniola*. Dans la soirée du 6, *la Santa-Maria* et *la Nina* mouillèrent dans un havre, à l'extrémité orientale de l'île, auquel l'amiral donna le nom de *Saint-Nicolas*, qu'il porte encore aujourd'hui; mais, trouvant un pays peu habité, ils prolongèrent la côte septentrionale; et, après avoir passé dans le canal de la Tortue et fait plusieurs mouillages, ils s'arrêtèrent à peu de distance, dans l'ouest, du lieu où depuis la ville du Cap-Français a été bâtie.

Non loin de ce mouillage était une ville située sur une rivière, où résidait un grand cacique nommé Guacanagari. Ce cacique vint à bord de *la Santa-Maria*, et

l'amiral le reçut avec les plus grands égards. A son tour, Colomb visita la demeure du cacique, et il s'établit entre eux une amitié qui ne se démentit jamais. Dans les entretiens qu'ils eurent ensemble, le cacique fit connaître à Colomb qu'une montagne nommée *Cibao*, située plus à l'est dans l'intérieur de l'île, renfermait des mines d'or très abondantes. L'amiral, dans l'intention de se rapprocher de ces mines, appareilla le 24 décembre, se dirigeant dans l'est. Le vent, qui venait de terre, était très faible et les bâtiments faisaient peu de chemin, lorsque tout à coup *la Santa-Maria*, entraînée par la force du courant, toucha sur l'un des bancs qui sont au large de la rade du Cap. Tous les efforts qu'on fit pour l'en tirer ayant été inutiles, Colomb passa avec son équipage sur *la Nina*, abandonnant son navire, qui s'ouvrit bientôt après.

Les bornes de cette notice ne nous permettent pas d'entrer dans le détail des opérations auxquelles se livra Colomb depuis le moment de son naufrage; nous dirons seulement qu'après avoir cimenté ses relations avec le cacique Guacanagari et obtenu son assentiment pour la construction d'un fort qu'il nomma *la Natividad*, et qu'il mit sous le commandement de Diégo de Arana, auquel il laissa quelques canons, des munitions et quarante hommes de son équipage, il mit à la voile, le 4 janvier 1493, pour retourner en Espagne.

En appareillant, Colomb remonta à l'est pour achever la reconnaissance de la côte septentrionale de l'île. Arrivé à la hauteur de Monte-Christo, on découvrit *la Pinta*. L'amiral voulut bien se contenter des raisons qu'allégua Martin Pinzon pour justifier sa séparation; mais il eut depuis de justes motifs de suspecter ses intentions en cette circonstance. Les deux bâtiments visitèrent en-

semble la baie formée par la presqu'île de Samana et la côte nord de Saint-Domingue. Ils y restèrent quelques jours, et ce ne fut que le 16 janvier qu'ils dirigèrent leur route sur l'Espagne. Le temps et les vents furent très favorables pendant près d'un mois; mais, le 12 février, une violente tempête qui s'éleva sépara une seconde fois *la Pinta* de l'amiral. On s'estimait à environ quarante lieues des Açores. *La Nina* courut les plus grands dangers, et la tempête devint si forte que Colomb lui-même désespéra un moment de son salut. Qu'on se figure, si l'on peut, le chagrin de l'amiral sur le point de voir sa découverte ensevelie avec lui sous les flots. Il imagina alors un expédient qu'il espérait devoir en conserver la mémoire, si le sort trahissait ses vœux. Il écrivit sur des feuilles de parchemin une relation succincte de sa navigation et de ses découvertes. Il renferma ces feuilles dans des barils goudronnés où l'eau ne pouvait pénétrer; l'un fut jeté à la mer immédiatement, l'autre fut conservé à bord pour n'y être jeté qu'au moment du naufrage. Mais, par un bonheur inespéré, ces précautions devinrent inutiles; le vent se calma, et bientôt *la Nina* se vit hors de danger. Le 15 février, après trois jours entiers des plus mortelles inquiétudes, on aperçut la terre, et deux jours après l'amiral mouillait à l'île Sainte-Marie, la plus méridionale des Açores.

Des dangers d'une autre espèce l'attendaient dans cette relâche. Le roi de Portugal, dépité d'avoir laissé échapper l'occasion d'illustrer son règne en acceptant les propositions que Colomb lui avaient faites, avait secrètement donné l'ordre de le saisir à son retour, s'il relâchait dans ses ports. Quelques-uns des matelots de *la Nina*, descendus à terre pour accomplir un vœu fait pendant la tempête, furent arrêtés, et Colomb lui-même n'échappa

au piége qu'on lui tendit que par un bonheur singulier. Il se vit obligé de menacer l'île d'une attaque ouverte; on n'osa point en venir à cette extrémité, ses hommes lui furent rendus et il se hâta de reprendre sa route. Telle fut la réception faite à l'amiral à son retour dans l'ancien monde; mais elle n'était, hélas! que le prélude des tourments et des tribulations par lesquels il devait être payé pendant toute sa vie de l'un des plus grands services qu'un homme puisse rendre à un souverain. Colomb, après une courte relâche dans le Tage, où une nouvelle tempête presque aussi violente que la première le força de se réfugier, arriva à Palos, le 15 mars 1493, port d'où il était parti l'année précédente, n'ayant employé qu'environ sept mois et demi pour accomplir la plus grande des entreprises maritimes de cette époque. *La Pinta* entra le même jour à Palos, après avoir été forcée par l'ouragan de relâcher à Bayonne.

La nouvelle du débarquement de Colomb causa une ivresse générale; on sonna toutes les cloches; les magistrats, suivis d'un grand nombre d'habitants, vinrent le recevoir sur le rivage. Lorsqu'il mit pied à terre, la foule se pressa autour de lui pour le voir, et un immense concours de peuple l'accompagna jusqu'à l'église, où il se rendit pour remercier Dieu du succès de son voyage. La cour était alors à Barcelonne. Colomb lui envoya un exprès, et le roi Ferdinand lui manda de se rendre au plus tôt près de lui. Son voyage de Palos à Barcelonne fut un nouveau triomphe; on accourait de toutes parts pour considérer l'homme qui avait fait des choses si extraordinaires.

Ce fut vers le milieu d'avril que Colomb arriva à Barcelonne, où tout avait été préparé pour lui faire la réception la plus solennelle. Son entrée dans cette ville a été comparée à l'un de ces triomphes que les Romains avaient

coutume d'accorder à leurs généraux vainqueurs. Six des Indiens ramenés par Colomb, et parés des ornements d'or de leur nation, ouvraient la marche; ils étaient peints de diverses couleurs. Immédiatement après eux on portait différentes espèces d'oiseaux vivants et empaillés, ainsi que des plantes et des fruits du Nouveau-Monde. On offrait aussi aux regards de la foule des couronnes, des bracelets et des ornements d'or massif, qui donnaient une idée de la richesse des régions nouvellement découvertes. Venait ensuite Colomb, sur un cheval richement harnaché et accompagné d'un grand nombre d'Hidalgos et de courtisans. Il s'avança ainsi jusqu'au palais du roi. Ferdinand et Isabelle l'attendaient, assis sur leur trône, environnés de tous les dignitaires de la couronne, de la principale noblesse de Castille, de Valence, de Catalogne et d'Aragon. Au moment où Colomb entra dans la salle, le roi et la reine se levèrent. Mettant alors un genou en terre, il demanda la faveur de leur baiser la main. En le relevant de la manière la plus gracieuse, Ferdinand et Isabelle le firent asseoir à leurs côtés; il fit devant la cour, avec autant de modestie que de dignité, le récit de son expédition et des découvertes qu'il avait faites. Il leur présenta ensuite les Indiens qui l'accompagnaient, et les objets précieux qu'il avait apportés.

Le discours de Colomb fut écouté avec la plus vive émotion par le roi et la reine. Lorsqu'il eut cessé de parler, ils tombèrent à genoux, et, les yeux remplis de larmes, ils élevèrent leurs mains vers le ciel et adressèrent à Dieu les plus ferventes actions de graces. Tous ceux qui étaient présents suivirent cet exemple; un enthousiasme général saisit cette noble assemblée, et au lieu de cris et d'acclamations vulgaires, le *Te Deum* fut chanté dans la salle même du trône. Lorsque Colomb se retira, il fut accom-

pagné jusqu'à sa demeure par toute la cour, et suivi par les bruyantes acclamations de la foule. Il fut pendant plusieurs jours le personnage le plus considérable de l'Espagne. On renouvela le traité conclu à Santa-Fé avant son départ ; on confirma, pour lui et ses héritiers, tous les avantages qui y avaient été stipulés, les priviléges qui leur avaient été garantis, et pour perpétuer dans sa famille la gloire qu'il s'était acquise, on lui accorda des armoiries et des lettres de noblesse.

Au milieu des fêtes et des honneurs qu'on lui prodiguait, Colomb ne perdait point de vue le vaste projet qu'il se proposait; une nouvelle expédition fut bientôt préparée pour consommer l'ouvrage qu'il avait ébauché et étendre l'horizon de ses découvertes. L'esprit aventureux de cette époque favorisa cet armement, et Colomb se vit bientôt à la tête d'une flotte de dix-sept bâtiments, dont trois grands vaisseaux et quatorze caravelles, à bord desquels environ quinze cents hommes furent embarqués.

L'amiral appareilla de Cadix le 25 septembre 1493. Après une courte relâche aux Canaries, au lieu de suivre la parallèle de ces îles, comme il l'avait fait dans son premier voyage, il alla chercher celle des îles du Cap-Vert et s'y maintint jusqu'au 3 novembre. Ce jour-là il découvrit *la Dominique*, l'une des Antilles. Il prit successivement connaissance de *la Guadeloupe*, d'*Antigoa*, *Saint-Christophe*, et des îles connues aujourd'hui sous le nom d'*Iles-sous-le-Vent*. Il passa ensuite entre Sainte-Croix et les îles Vierges, et atteignit la pointe orientale de Saint-Domingue par le sud de Porto-Rico.

Ce fut le 27 novembre au soir que Colomb aborda au port de *la Natividad*. Son premier soin fut de visiter la colonie qu'il y avait laissée. Elle était détruite !... tout

était ténèbres et silence de mort. Le lendemain, au jour, on fit une exploration, on courut à l'endroit où avait été construite la forteresse; on n'y trouva que des ruines, des lambeaux épars de vêtements européens, des débris d'armes, de meubles, tristes et lugubres indices du sort qu'avaient éprouvé les Espagnols. L'amiral interrogea les Indiens par le secours de son interprète, et il parvint à recueillir quelques renseignements sur ses compatriotes. Oubliant les sages conseils que Colomb leur avait donnés à son départ, la discorde s'était mise parmi eux; ils avaient enlevé les femmes et les filles des Indiens, et les avaient dépouillés de tout ce qui pouvait tenter leur cupidité. Un de leurs chefs, Caraïbe d'origine, sortant de ses montagnes, était venu fondre à l'improviste sur les Européens qui tous avaient été massacrés. Guacanagari lui-même avait été blessé en voulant défendre ses hôtes, et son village livré à la destruction. Telle fut l'histoire du premier établissement européen dans le Nouveau-Monde; elle offre, en raccourci, le tableau de tous les vices qui dégradent la civilisation, et des fautes qui renversent quelquefois les plus puissants empires [1].

Colomb au désespoir, mais ne pouvant accuser les Indiens, se détermina à quitter cet endroit pour aller fonder ailleurs un nouvel établissement. Il remit à la voile le 7 décembre, mais le mauvais temps qui survint le força de relâcher dans un havre à environ dix lieues à l'est de Monte-Christo. En examinant cette position, l'amiral fut frappé des avantages qu'elle présentait. Le port était spacieux; deux rivières arrosaient une plaine immense; sur les bords de l'une des deux était un village indien; le sol paraissait fertile et le climat tempéré; tout

(1) Historia del Nuevo Mondo. — Hist. del Amirante.

se réunissait donc pour décider Colomb à jeter en cet endroit les fondements de sa nouvelle colonie. Un camp fut établi dans la plaine, autour d'un beau bassin et en peu de temps on y vit régner la plus grande activité. Ainsi fut fondée la première cité chrétienne dans le Nouveau-Monde. Colomb la nomma *Isabelle*, en l'honneur de sa royale protectrice.

Mais bientôt les travaux qu'exigeait l'établissement de la colonie dégoûtèrent des hommes naturellement paresseux, et qui avaient cru trouver dans ce pays nouveau une fortune prompte et facile. Du découragement on passa à la révolte. Colomb, obligé de sévir, fut regardé comme un homme cruel. On accusa hautement d'ambition et d'égoïsme celui dont on avait suivi la fortune. Bientôt les maladies se joignirent au mécontentement, une épidémie désastreuse se déclara, et la disette qui survint réduisit la colonie au désespoir. Colomb lui-même se vit attaqué par la fièvre; mais son ame énergique sut vaincre les souffrances du corps, et il n'en continua pas moins de donner ses ordres et de surveiller les détails de sa vaste entreprise.

Les bâtiments que l'amiral avait amenés d'Espagne ayant déchargé leur cargaison, et la saison étant favorable, il crut nécessaire de renvoyer les plus grands en Europe. N'en conservant que cinq pour le service de la colonie, il expédia les douze autres sous le commandement d'Antonio de Torres, l'un de ses capitaines les plus expérimentés.

Après avoir été visiter les mines de Cibao, et établi de distance en distance des forts pour entretenir les communications avec la ville Isabelle, Colomb se disposa à remettre à la mer pour continuer ses découvertes. Pour régler les affaires pendant son absence, il nomma une

junte de cinq personnes, dont il donna la présidence à son frère don Diégo.

Le 24 avril 1494, l'amiral appareilla du port d'Isabelle avec trois de ses caravelles, et, dirigeant sa route à l'ouest, il visita la côte méridionale de l'île Cuba jusqu'à l'île Pignos. Le manque de vivres et les vents contraires l'empêchèrent de vérifier si cette terre tenait au continent, et il fut obligé de s'en rapporter à ce que lui dirent les insulaires, qui l'assurèrent que c'était une île. Pendant cette campagne, qui dura environ cinq mois, Colomb ne fit d'autre découverte qu'une île à laquelle il donna le nom de *Santiago*, mais qui a conservé son nom indien de la *Jamaïque*. A son retour, il la côtoya par le sud, et parcourut ensuite la côte méridionale jusqu'à l'extrémité est de Saint-Domingue. Ce fut dans ce trajet qu'il découvrit l'embouchure de la rivière Ozama, et qu'il forma le dessein de bâtir la ville qui a donné son nom à toute l'île et en est devenue la capitale.

Une surprise agréable attendait Colomb à son retour à Isabelle; son frère Barthélemy venait d'y arriver, envoyé par la cour d'Espagne, avec des navires chargés de vivres et de munitions. Pressé de se décharger d'une partie des affaires publiques, il l'investit immédiatement du titre et des fonctions d'*adelantado*, ou lieutenant-gouverneur. Mais pendant son absence la colonie avait été livrée aux intrigues et aux dissensions, les insulaires s'étaient révoltés contre les mauvais traitements dont on les avait accablés, et l'amiral se vit contraint d'employer la force pour les faire rentrer dans l'obéissance.

Ces excès prenaient leur source dans la conduite d'un des généraux de Colomb et du père Boyl, chef des missionnaires, qui tous deux, méconnaissant l'autorité de l'amiral, se mirent en rébellion ouverte contre lui, et,

es bâtiments, mirent à la voile pour
dénoncèrent. On l'accusa d'abus de
ıs; et ces délations trouvèrent accès
ınistres et des grands de la cour, qui tous
ıx des succès de Colomb. Dès ce moment sa
reçut une atteinte mortelle, la confiance qu'on
blit, et il fut décidé qu'on enverrait à
mmissaire royal chargé d'examiner la
iral, et de rendre compte du véritable
nie.

tomba sur don Aguado, valet de chambre du
ıorant, vain et orgueilleux. Une lettre de
ıand lui conférait les pouvoirs de dic-
ıvoyé, au lieu de se borner à la mission qui
ete donnée, essaya d'usurper l'autorité de l'ami-
se conduisit envers lui avec la plus révoltante ar-
. Colomb n'opposa pendant quelque temps que
la patience et la soumission aux ordres d'Aguado; mais,
se lassant bientôt de ce rôle humiliant, il résolut de se
rendre en Espagne pour y porter lui-même sa justifi-
cation.

Après avoir nommé son frère Barthélemy au commandement de l'île, avec le titre d'*adelantado*, qu'il lui avait déjà donné, Colomb appareilla d'Isabelle le 10 mars 1496. Son voyage ne fut qu'une longue suite de contrariétés de toute espèce, car il ne mouilla dans la rade de Cadix que le 11 juin suivant. L'accueil que reçut l'amiral de Ferdinand et d'Isabelle fut bien différent de celui auquel il s'attendait; il en fut traité avec les plus grands égards. Les richesses qu'il rapportait avec lui avaient changé leurs dispositions. L'exposé de sa conduite, le récit de son dernier voyage à l'île de Cuba, et la découverte toute récente des mines d'or d'Hayna,

achevèrent d'effacer toutes les préventions qui s'étaient élevées contre lui, et il ne fut question ni des calomnies de Boyl, ni de l'enquête d'Aguado, qui avait suivi de près Colomb à la cour.

Profitant de la bienveillance que lui témoignaient ses souverains, l'amiral proposa une nouvelle expédition, dans laquelle il promettait de faire des découvertes beaucoup plus étendues et de conquérir pour l'Espagne un riche et vaste continent dont il supposait que Cuba n'était qu'une partie. On lui promit de faire tout ce qu'il demanderait pour l'exécution de ses projets; mais le prestige était dissipé, l'enthousiasme était refroidi, et Colomb était destiné à éprouver encore d'interminables délais.

Ce ne fut en effet que le 30 mai 1498 que l'amiral partit du port de San-Lucar, pour son troisième voyage, avec six bâtiments d'une grandeur médiocre et assez mal pourvus. L'Espagne employait alors des armées et des escadres nombreuses pour conquérir un petit coin de terre en Europe; une flotte de plus de cent voiles conduisait en Flandre la princesse Jeanne qui allait épouser Philippe, archiduc d'Autriche, tandis que Colomb obtenait à peine six caravelles pour achever la découverte d'un nouveau monde.

En quittant San-Lucar, l'amiral fit route au S.-O., et, après une courte relâche à Porto-Santo et à Madère, où il renouvela ses provisions de bois et d'eau, il se dirigea sur les Canaries. Arrivé à la hauteur de l'Ile-de-Fer, il détacha trois de ses bâtiments auxquels il donna l'ordre de se rendre à Hispaniola, et avec les autres il prit la route des îles du Cap-Vert, où il arriva le 27 juin. Continuant de gouverner au S.-O., il se trouva, le 13 juillet suivant, par 5° de latitude N. Là, il se vit retenu par les

calmes qui règnent ordinairement dans cette région; la chaleur devint suffocante et les vivres se corrompirent; après huit jours de souffrances presque insupportables, le vent s'éleva enfin; l'amiral en profita pour faire route au N.-O., espérant gagner les îles Caraïbes qu'il avait précédemment reconnues, et où il se proposait de relâcher pour prendre des rafraîchissements et remplacer ses provisions. Il continuait de naviguer dans cette direction, lorsque, le 31 juillet, on découvrit la terre par 10° de latitude Nord. On vit s'élever à l'horizon trois montagnes unies à leur base. Colomb donna à cette île le nom de *Trinidad* (Trinité), qu'elle porte encore aujourd'hui.

Après avoir mouillé sur divers points de cette île, il fit route au sud et s'engagea dans le golfe de Paria, qui la sépare du continent. A la sortie nord de ce golfe, appelée *la Bouche du Dragon*, et après avoir traversé une des embouchures de l'Orénoque, il s'avança dans l'ouest, côtoya les provinces de Paria et de Cumana, et parvint jusqu'au point où l'on a bâti depuis la ville de Caraccas. On dit que, frappé de la beauté de ce climat, il se crut transporté dans cet Eden dont les Écritures font une si brillante description. Mais le mauvais état de ses bâtiments, celui de sa santé, et plus encore le manque de vivres, ne lui permirent pas de pousser plus loin ses découvertes dans ces parages, et il reprit la route d'Hispaniola.

Chemin faisant il eut connaissance de deux îles, qu'il nomma *l'Assomption* et la *Conception;* on croit que ce sont celles appelées aujourd'hui *Tabago* et *la Grenade.* Le 15 août il découvrit les îles de *Margarita* et de *Cubagua*, célèbres depuis pour la pêche des perles. Après avoir gouverné pendant quelques jours au N.-O. il arriva à la hauteur d'Hispaniola; mais les courants l'avaient

drossé à environ cinquante lieues à l'ouest de la rivière Ozama, lieu de sa destination. Parvenu à l'embouchure de cette rivière, Colomb rencontra une caravelle à bord de laquelle était son frère Barthélemy, l'*adelantado*.

Les deux frères se revirent avec une joie mutuelle; mais les nouvelles que Colomb apprit à son débarquement vinrent tempérer la sienne. A l'embouchure de l'Ozama, sur une hauteur qui dominait le havre, Barthélemy avait élevé une forteresse à laquelle il avait donné le nom de Santo-Domingo et qui fut l'origine de la ville qui porte aujourd'hui ce nom. Malgré ses soins pour entretenir la bonne intelligence entre les Indiens et les Espagnols, l'adelantado n'avait pu prévenir deux révoltes qui avaient éclaté presque à la fois. Celle des naturels, dépourvus de moyens de défense, avait été facilement comprimée; mais il n'en avait pas été de même de la rébellion des Espagnols, dirigée et conduite par un des principaux chefs de la colonie, nommé Roldan. Cette rébellion armée était dans toute sa force au moment où l'amiral débarqua à Hispaniola.

Ne voulant pas allumer la guerre civile, il essaya la voie des négociations; il offrit des conditions avantageuses aux rebelles et parvint à préserver la colonie d'une ruine totale. Mais quels que fussent les sacrifices qu'il fit à la paix publique, il ne put ramener complètement les esprits et empêcher que Roldan et ses adhérents ne fissent parvenir à la cour d'Espagne l'exposé de leurs griefs contre l'administration de Colomb et celle de son frère.

Le mémoire de Roldan arriva en même temps que celui par lequel l'amiral rendait compte de son voyage et des nouvelles découvertes qu'il avait faites. On devait

naturellement supposer que les calomnies de quelques mécontents ne pourraient prévaloir sur les services éminents que Colomb venait de rendre à l'Espagne; il en fut autrement; ses ennemis l'emportèrent, ils assiégèrent le roi et la reine de leurs plaintes, et l'on dit même que le monarque ne pouvait paraître en public sans être importuné des récriminations des grands et du peuple contre l'amiral. Ferdinand ne l'avait jamais aimé, et Isabelle, qui s'était jusque-là montrée sa protectrice, vaincue et séduite par la clameur générale, commençait à l'abandonner. Une seconde fois il fut résolu qu'on lui ôterait son gouvernement. Don Francisco de Bovadilla, officier de la maison du roi et commandeur de l'ordre de Calatrava, fut choisi pour le remplacer. Une lettre de la main de Ferdinand ordonnait à Colomb, amiral de la mer Océane, à lui et à ses frères, de remettre les forts, les vaisseaux, les magasins, les armes, les munitions et tout ce qui appartenait au roi, entre les mains de Bovadilla, en sa qualité de gouverneur, sous peine d'encourir les punitions auxquelles s'exposent ceux qui refusent d'obéir aux ordres de leur souverain.

Bovadilla arriva à Santo-Domingo le 23 août 1500. L'amiral et son frère Barthélemy en étaient absents. Don Diégo, autre frère de Colomb, était chargé du commandement. Le premier soin de Bovadilla fut de s'emparer de l'autorité; il s'établit dans la maison de l'amiral et fit main basse sur ses armes, ses chevaux et tout ce qui lui appartenait. Il expédia ensuite à Colomb et à son frère l'ordre de se rendre immédiatement devant lui. A leur arrivée, Bovadilla, sans les voir ni les entendre, les fit arrêter et conduire en prison. Bientôt l'amiral est chargé de fers, et c'est dans cet état que l'auteur de la découverte du Nou-

veau-Monde, que l'homme qui avait rendu de si éminents services à l'Espagne, est jeté à bord du bâtiment qui doit le conduire en Espagne.

Colomb, victime d'un traitement si barbare, conserva toute la dignité de son caractère. Ce grand homme, abandonné de tous ceux qu'il avait comblés de bienfaits, ne se laissa point abattre et se résigna noblement à son sort. En vain le capitaine du bâtiment lui offrit-il de lui ôter ses fers. « Je les porte, dit-il, par l'ordre du roi et de la « reine; leur volonté m'a privé de la liberté, leur volonté « seule peut me la rendre, et lorsqu'ils donneront l'ordre « que ces fers me soient ôtés, je les conserverai comme « un monument de la récompense accordée à mes ser- « vices. » En effet, il les garda soigneusement depuis, et ordonna qu'à sa mort ils fussent mis dans son tombeau.

L'arrivée en Espagne de Colomb, prisonnier et dans les fers, produisit presque autant de sensation qu'en avait excité son retour après son premier voyage. Un mouvement général d'indignation éclata à Cadix à son débarquement, et il se manifesta en sa faveur un tel sentiment de compassion que le gouvernement ne pouvait y résister sans se rendre odieux.

La cour était alors à Grenade. Une lettre écrite par Colomb à la nourrice du prince Jean lui donnait le détail du traitement infâme qu'on lui avait fait subir. Cette lettre lue à la reine excita au plus haut point sa pitié et son indignation. Quels que pussent être les sentiments de Ferdinand à l'égard de l'amiral, l'opinion publique s'était prononcée trop fortement pour qu'il fût possible de la contrarier. Il se joignit à la reine pour désapprouver hautement ce qui avait été fait et pour montrer, de la manière la plus éclatante, que c'était sans leur ordre et même contre leurs intentions expresses que Colomb avait été jeté dans

les fers. En même temps il donna l'ordre que lui et ses frères fussent mis en liberté et traités avec la plus grande distinction; tardive réparation des maux qu'avait soufferts ce grand homme! Une lettre de Ferdinand invitait l'amiral à se rendre auprès de lui le plus tôt possible. Il parut à la cour le 17 décembre 1500. En le voyant, Ferdinand et Isabelle furent émus jusqu'aux larmes; ils lui firent l'accueil le plus bienveillant et le plus honorable. Colomb se jeta aux pieds de ses souverains, et son émotion lui ôta long-temps l'usage de la parole. Il présenta en peu de mots sa justification, qui fut jugée complète; on ne vit en lui qu'un homme injustement outragé, on lui donna l'assurance que ses biens lui seraient rendus et qu'il serait réintégré dans ses honneurs. Bovadilla, destitué, fut sommé de venir rendre compte de sa conduite à la cour. Mais, hélas! toutes ces promesses étaient illusoires, et Colomb était destiné à voir mettre envers lui le comble à l'injustice et à l'ingratitude.

Deux années s'étaient écoulées et l'amiral ne voyait point se réaliser les assurances qui lui avaient été données. Il réclamait en vain l'exécution de ces traités, deux fois renouvelés, lorsqu'il apprit que Nicolas de Ovando, commandeur de l'ordre d'Alcantara, était nommé gouverneur d'Hispaniola. On jugera de la douleur de Colomb lorsqu'il se vit ainsi dépouillé du fruit de ses travaux et trompé dans toutes ses espérances. Toutefois on essaya de pallier cette injustice; on lui objecta que les factions violentes qui s'étaient élevées contre lui n'étaient point encore apaisées; on l'assura qu'Ovando n'était nommé que pour deux années, que pendant ce temps les difficultés s'aplaniraient, et qu'alors il pourrait reprendre le commandement avec sécurité pour lui-même et avantage pour la couronne. Colomb, toujours dévoué, se contenta

de ces raisons et de ces promesses, qui n'étaient sincères que de la part d'Isabelle; car Ferdinand ne prouva que trop ensuite qu'elles ne lui étaient dictées que par une politique ombrageuse.

Parvenu à un âge où le repos devient un besoin, flétri et brisé par l'injustice, on pouvait croire que Colomb se dégoûterait des voyages aventureux; mais ses pensées reprirent bientôt, avec une nouvelle ardeur, leur direction ordinaire, et sa longue inaction lui devint insupportable. Vasco de Gama, en doublant le cap de Bonne-Espérance, en 1497, avait ouvert cette route des Indes qu'on cherchait depuis si long-temps. Pedro Alvarez Cabral, en suivant ses traces, avait, en 1500, donné le Brésil au Portugal. Colomb, au récit de ces entreprises, se sentit enflammé d'une noble émulation, et il conçut alors l'idée d'un voyage dans lequel il surpasserait, non-seulement la découverte de Gama, mais aussi celles que lui-même avait faites dans ses expéditions antérieures. D'après ses observations dans son voyage à Paria, il conjecturait que la côte de la terre-ferme se prolongeait au loin à l'occident. La côte méridionale de l'île de Cuba, qu'il regardait comme faisant partie du continent asiatique, s'étendait vers le même point. Les courants de la mer des Caraïbes devaient passer entre ces terres. Il se persuada donc qu'il devait exister, de ce côté, un détroit qui communiquait à la mer des Indes, et qu'il était situé vers ce qu'on appelle à présent l'isthme de Darien. Il pensait que, s'il parvenait à découvrir un semblable passage, il unirait ainsi le Nouveau-Monde qu'il avait découvert aux régions orientales de l'ancien, et couronnerait ses travaux de la manière la plus glorieuse.

Ce plan, lorsque Colomb le développa à Ferdinand et

à Isabelle, obtint leur assentiment. Il éveillait la cupidité du roi d'Espagne, qui se voyait bientôt maître d'une route plus sûre et plus directe pour se rendre aux Indes-Orientales, avec lesquelles les Portugais faisaient un commerce si lucratif. Un autre motif se joignait encore à celui-ci. Ce voyage, en éloignant l'amiral pour un temps considérable, le détournait de songer à des réclamations auxquelles Ferdinand était résolu de ne pas faire droit. Ses propositions furent donc acceptées, et il partit de Cadix le 9 mai 1502 pour son quatrième voyage de découvertes. Il avait sous ses ordres quatre caravelles; la plus grande était de soixante-dix tonneaux, et ses équipages réunis ne s'élevaient qu'à cent cinquante hommes. On s'étonne aujourd'hui qu'un homme osât entreprendre l'exécution d'un pareil projet avec d'aussi faibles moyens. Ajoutons qu'à cette époque Colomb avait soixante-six ans, et que sa constitution, autrefois si robuste, était ruinée par les fatigues et par les souffrances morales qui l'avaient usé plus encore que le temps.

Le 20 mai, l'amiral mouilla à la Grande-Canarie, où il renouvela ses provisions d'eau et de bois. Il en appareilla le 25, découvrit, chemin faisant, l'île nommée aujourd'hui *Martinique*, et, longeant ensuite la côte méridionale de Porto-Rico, il se dirigea sur Hispaniola. Cette route était contraire à son plan, qui était de se rendre d'abord à la Jamaïque et d'explorer ensuite les côtes du continent, dans l'espoir de trouver le détroit désiré; mais le mauvais état de l'un de ses bâtiments, qu'il espérait pouvoir changer ou radouber à Santo-Domingo, le forçait à prendre cette direction.

Parvenu, le 29 juin, à la hauteur de ce port, Colomb envoya un de ses capitaines pour prévenir le gouverneur

du motif de sa relâche. Ovando, soit qu'il eût des ordres de la cour, soit qu'il craignît l'effet de la présence de l'amiral dans l'île, lui refusa l'entrée du port, et il se vit contraint de continuer sa route. Ce fut au milieu des périls de toute espèce, causés par des vents violents, qu'il découvrit l'île de *Guanaja* (ou *Bonacca*). Gouvernant ensuite au sud, il parvint à un cap qu'il nomma *Caxinas*, parce qu'il était couvert d'arbres fruitiers. C'est celui qu'on désigne aujourd'hui sous le nom de *cap Honduras*.

En quittant ce cap, Colomb lutta pendant plus de quarante jours contre les vents contraires et les tempêtes, pour franchir une distance d'environ soixante-dix lieues. Enfin, le 14 septembre, il parvint à un autre cap, où la côte, faisant un angle au sud, lui rendit les vents favorables; il donna à ce cap le nom de *Gracias à Dios*. Après l'avoir doublé, il longea la côte, dite aujourd'hui des *Mosquites*, et arriva, le 25, vis-à-vis d'une île ravissante à laquelle il donna le nom de *Huerta* (Jardin). Les naturels l'appelaient *Quiribiri*. Il y mouilla pendant plusieurs jours. En appareillant, il prolongea la côte appelée maintenant *Costa-Ricca*, et, le 2 novembre, il jeta l'ancre dans un havre spacieux et commode, où ses bâtiments purent, sans danger, mouiller très près de la côte. Colomb fut si enchanté de la situation de ce port qu'il le nomma *Porto-Bello*. Il est du petit nombre de ceux qui ont conservé le nom que leur avait donné l'amiral. Ayant remis à la voile le 9, il s'avança dans l'est jusqu'à la pointe connue sous le nom de *Nombre de Dios;* mais des vents violents d'est et de nord-ouest, joints aux courants qui étaient contraires, vinrent entraver sa marche. Colomb résolut alors de ne pas pousser plus loin dans cette direction, et

ce fut là que, trompé dans son attente de trouver un détroit à travers l'isthme de Darien, il renonça à ce projet.

Reprenant la route de l'ouest, il se dirigea sur Porto-Bello; mais les vents, passant subitement à l'ouest avec force, vinrent encore le contrarier dans ce projet. Un moment il fut tenté de reprendre sa route vers l'est, mais réfléchissant que les vents d'ouest étaient de courte durée dans ces parages, il persista à suivre la route qu'il venait d'adopter, renonçant ainsi à la chimère qu'il avait poursuivie jusque-là.

Pendant huit jours entiers Colomb fut battu par la tempête et les vents contraires, et il est incroyable que des bâtiments non pontés et d'une construction aussi informe, aient pu résister aux ouragans qui règnent ordinairement sous ces latitudes. Enfin, après avoir mouillé sur différents points de la côte, l'amiral jeta l'ancre, le 6 janvier 1503, à l'embouchure d'une rivière à laquelle il donna le nom de *Belem*, parce qu'il y était arrivé le jour de l'Épiphanie. Il donna plus tard à cet endroit le nom de *Veragua* (Verdes aguas), à cause de la couleur verte de l'eau de ses rivières. La beauté du climat, les riches mines d'or que renfermait le pays, donnèrent à Colomb l'idée d'y fonder une colonie, qui deviendrait l'entrepôt des richesses qu'il y recueillerait. Ce projet reçut un commencement d'exécution; mais les révoltes des naturels, irrités de la rapacité des Espagnols, forcèrent bientôt l'amiral d'y renoncer, et il quitta la côte de Veragua dans les derniers jours du mois d'avril.

Depuis ce moment Colomb n'éprouva que des contrariétés. Dans le cours de la navigation la plus périlleuse, exposé à l'indiscipline de ses équipages et à toutes les espèces de privations, ce ne fut qu'après les plus grands

efforts et luttant contre des tempêtes successives, qu'il parvint à se réfugier dans une baie située à la côte Nord de la Jamaïque, où il échoua ses bâtiments qui coulaient bas d'eau.

Son premier soin fut d'informer de sa détresse le gouverneur d'Hispaniola; mais Ovando, craignant sa présence dans l'île, le laissa sans secours pendant une année entière. Colomb, opposant son grand caractère à l'infortune, la supportait avec résignation; il n'en fut pas de même de ses compagnons; aigris par les privations et l'incertitude du retour dans leur patrie, plusieurs insurrections éclatèrent contre lui; mais par sa prudence et le courage que déploya dans ces circonstances son frère Barthélemy, il parvint à les réprimer. Enfin Ovando se vit forcé par l'indignation publique d'envoyer des secours à l'amiral; deux bâtiments lui furent expédiés à la Jamaïque, et le 18 août 1404 il entra dans le port de Santo-Domingo. Le gouverneur et les principaux habitants allèrent à sa rencontre, et l'accueillirent avec les honneurs dus à son rang; on accordait alors à l'infortune ce qu'autrefois on rendait au mérite et à l'illustration.

Colomb ne pouvait rester long-temps à Santo-Domingo dans la position où il s'y trouvait; il en partit le 12 septembre suivant avec deux bâtiments. Sa traversée fut longue et pénible, et il aborda à San-Lucar à la fin du mois de novembre. On aurait eu de la peine à reconnaître celui qui avait découvert le Nouveau-Monde dans ce vieillard accablé d'infirmités, et qui venait pauvre et souffrant d'un pays où il avait trouvé des trésors qui devaient enrichir l'Espagne.

Un dernier malheur l'attendait. Peu de jours après son

arrivée, Isabelle, sa seule protectrice, celle qui jusqu'alors l'avait soutenu contre ses ennemis, mourut le 26 novembre 1504. Accablé de cette perte, qui le laissait désormais sans appui, succombant sous le poids de l'infortune et des infirmités, Colomb sentit ses forces et son courage l'abandonner à la fois. Cependant il fit un dernier effort pour se rendre à Ségovie, où se trouvait la cour alors. Ferdinand le reçut avec une dédaigneuse froideur. Aucune de ses réclamations ne fut accueillie. On espérait, par des lenteurs et des délais, épuiser sa patience et l'amener à renoncer aux honneurs et aux priviléges qu'un traité solennel lui avait concédés; mais il rejeta avec indignation toutes les insinuations qui lui furent faites à cet égard. Le froid et égoïste Ferdinand ne compta plus alors que sur la mort de l'amiral pour le délivrer de ses importunités; elle ne se fit pas long-temps attendre. L'ingratitude de son souverain avait glacé le cœur de Colomb; les forces lui manquèrent pour supporter ce dernier coup, et l'homme qui avait ajouté tant de provinces à la couronne de l'Espagne mourut dans le désespoir et l'abandon le 20 mai 1506.

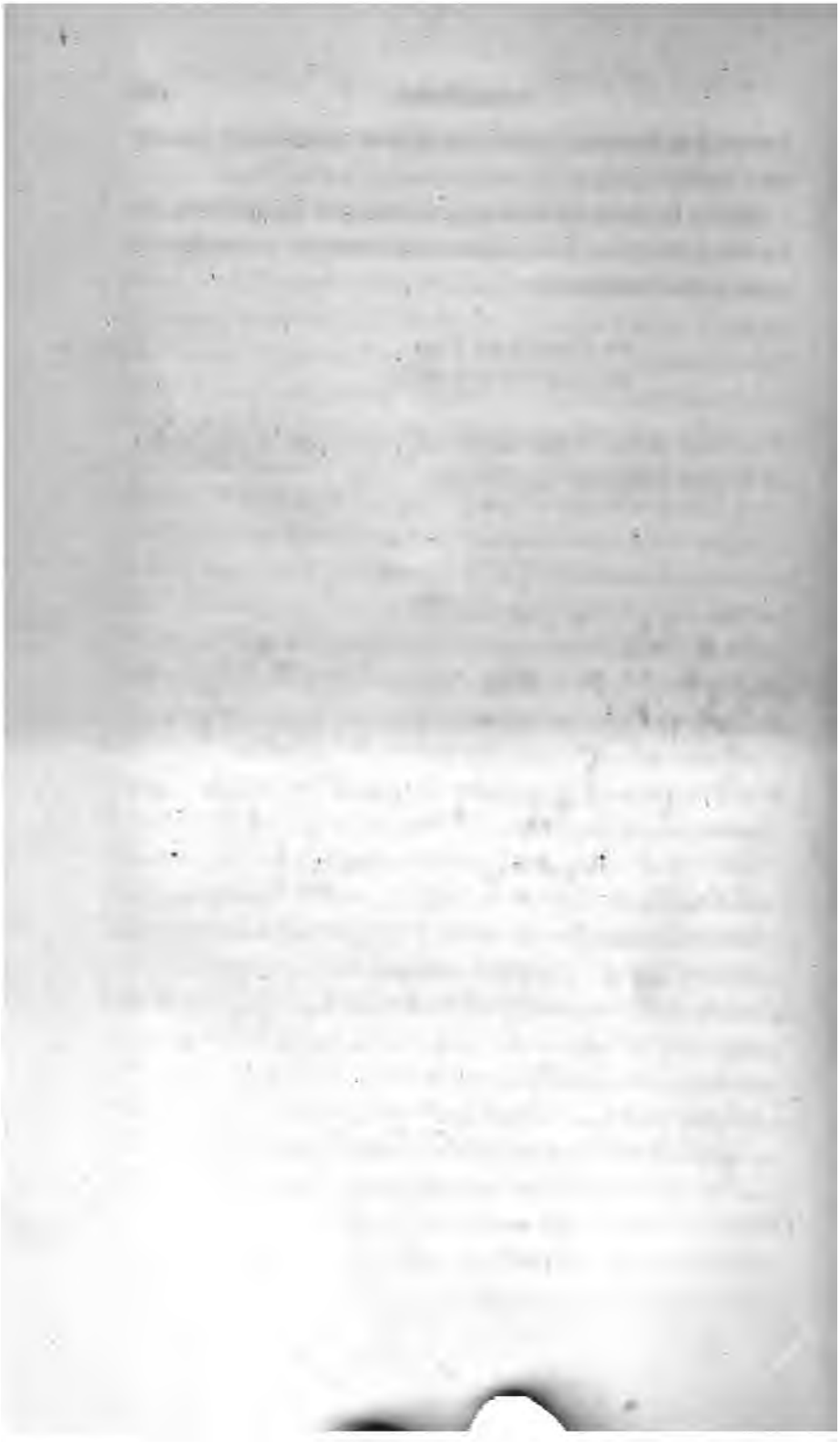
Son corps fut déposé dans le couvent de Saint-François à Valladolid. En 1513, il fut transféré au monastère des Chartreux de las Cuevas de Séville. En 1536, les restes de Colomb et de Diégo son frère, mort en 1526, furent transférés à Hispaniola, et déposés dans la principale chapelle de la cathédrale de Santo-Domingo; mais cette translation ne fut pas la dernière. Lorsqu'à la suite du traité de paix qui eut lieu entre l'Espagne et la France, en 1795, les possessions espagnoles dans l'île de Saint-Domingue furent cédées à cette dernière, la cour d'Espagne ordonna que les restes de Colomb fussent trans-

portés à la Havane, ce qui fut exécuté au mois de janvier de l'année 1796.

Après la mort de Colomb, Ferdinand lui décerna de tardifs honneurs. Il fit ériger un monument à sa mémoire avec cette inscription :

Por Castilla y por Leon
Nuevo mondo hallo Colon.

Souvenir d'une dette immense, payée par la plus noire et la plus coupable ingratitude.



COOK

(JACQUES),

[illegible]

[illegible]

[illegible]fants dont
[illegible] qui servait,
[illegible] village de Mar-
[illegible]vir d'York.

[illegible] père prit la di-
[illegible]s un grand Ayton,
[illegible]ottow, riche pro-
[illegible]sporta, et sir Tho-
[illegible]r le jeune Cook,
[illegible]ire. Cette édu-
[illegible]me, qui était
[illegible] vigateurs de
l'Angleterre.

[illegible] on le mit
[illegible] de New-
[illegible] bon de
[illegible] uquel
[illegible] ions,

COOK

(JACQUES),

NAVIGATEUR,

Né à Marton le 27 octobre 1728, mort à Karakakoua, baie des îles Sandwich, le 14 février 1779.

Ce célèbre navigateur était l'un des neuf enfants dont se composait la famille de Jacques Cook, qui servait, comme domestique, dans une ferme du village de Marton, comté de Durham, dans la province d'York.

Cook était âgé de huit ans lorsque son père prit la direction de la ferme de Airy-Holme, près du grand Ayton, que lui avait confiée sir Thomas Skottow, riche propriétaire du comté. La famille s'y transporta, et sir Thomas, qui avait conçu de l'affection pour le jeune Cook, le plaça à l'école d'Ayton, où il apprit à écrire. Cette éducation fut la seule que reçut ce jeune homme, qui était destiné à devenir l'un des plus illustres navigateurs de l'Angleterre.

Lorsque Cook entra dans sa treizième année on le mit en apprentissage chez un mercier, à Staith, près de New-Castle, ville renommée pour ses mines de charbon de terre et son commerce maritime; mais le métier auquel on le destinait ne convenait guère à ses inclinations,

'un instinct secret portait vers la marine. Le voisinage la mer et le genre de vie des personnes qu'il fréquen- ıellement vinrent encore fortifier ce penchant; ıssi saisit-il avec empressement l'occasion d'une alter- ion survenue entre son maître et lui pour abandonner état. Libre de sa personne, il contracta un engagement sept ans avec des négociants de Whitby, propriétaires navires destinés au commerce du charbon de terre, nbarqua comme novice sur l'un d'eux, nommé *le* ?e-*Love*, devint bientôt matelot, et quelques années maître d'équipage.

Cook venait d'atteindre sa vingt-septième année, 'en 1755 la guerre éclata entre l'Angleterre et la ance. On fit la presse des marins pour armer les bâti- nts de guerre. La première pensée de Cook fut de se ire aux recherches qui eurent lieu sur tous les na- qui, comme le sien, se trouvaient alors dans la Ta- mise; mais réfléchissant bientôt que la marine militaire lui ouvrait une carrière plus honorable que celle du commerce, il alla se présenter volontairement et fut embarqué sur le vaisseau *l'Aigle* comme matelot. Il y était depuis quelques mois, et déjà il s'était fait remarquer par son zèle et son intelligence, lorsque sir Hugh Palliser, qui commandait ce vaisseau, reçut une lettre du représentant au Parlement pour le bourg de Scarborough, qui lui recommandait le jeune Cook.

Cette recommandation eut son effet, car il passa immédiatement sur *le Mercure*, en qualité de maître d'équipage. Ce vaisseau était destiné à se rendre au Canada pour y rejoindre l'escadre aux ordres de l'amiral Saunders qui, de concert avec le général Wolfe, faisait alors le siége de Québec. A son arrivée Cook fut chargé de sonder le canal au Nord de l'île d'Orléans, et, quoiqu'il n'eût

jamais fait de sondes ni de relèvements, il s'acquitta de cette commission avec une intelligence qui donna dès lors une haute idée de ses dispositions pour cette partie si difficile de l'art nautique. Ce premier essai engagea l'amiral à le charger de dresser la carte du cours du fleuve Saint-Laurent qui, à cette époque, n'était point connu. Cook exécuta ce travail avec la même activité et la même intelligence que le premier, et ce qui prouve l'exactitude et le mérite de la carte qu'il dressa, c'est qu'elle est la seule dont on se serve encore aujourd'hui.

Cook eut dès lors le secret de sa vocation; mais en même temps il sentit qu'il lui était indispensable d'acquérir les connaissances propres à développer les talents qu'il venait de manifester.

Après la prise de Québec il reçut l'ordre de passer sur le vaisseau *le Northumberland*, qui faisait partie de la station d'Halifax. Ce fut pendant les loisirs que lui laissait cette campagne qu'il commença à lire Euclide et à étudier l'astronomie. Doué d'un esprit juste et d'un jugement sain, il fit en peu de temps de rapides progrès dans ces deux sciences.

Au mois de septembre 1762, *le Northumberland* se rendit à Terre-Neuve pour coopérer à la reprise de cette île, dont les Français s'étaient emparés. Cette expédition ayant réussi, l'amiral Graves chargea Cook de lever le plan du havre de Placentia, et il s'acquitta de ce travail avec un talent qui fixa sur lui l'attention de l'amiral. A la fin de cette année, Cook ayant obtenu la permission de se rendre en Angleterre, il s'y maria. Toutefois il ne jouit pas long-temps des douceurs de son nouvel état; car l'amiral Graves l'ayant redemandé à l'amirauté, il reçut, dans les premiers mois de l'année 1763, l'ordre de se rendre à Terre-Neuve, en qualité d'ingénieur-géographe.

Ce nouveau grade lui imposa l'obligation de lever le plan des îles Saint-Pierre et Miquelon, qui devaient être remises à la France, et Cook y mit une telle diligence que ce plan fut livré à l'amiral avant l'époque fixée par le traité de paix pour la reprise de possession.

L'année suivante, sir Hugh Palliser ayant été nommé gouverneur du Labrador, Cook le suivit, et les trois années qu'il y passa furent employées à faire les relèvements qui ont servi depuis à dresser les cartes de ces côtes. Ce fut pendant son séjour au Labrador qu'il rédigea un mémoire pour la Société royale de Londres, intitulé : « Observations d'une éclipse de soleil à Terre-Neuve, le 5 août « 1766, avec la longitude du lieu de l'observation, calculée « d'après cette éclipse. » Ce mémoire est inséré dans le cinquante-septième volume des *Transactions philosophiques* de cette Société.

Depuis 1763 le gouvernement anglais avait fait exécuter plusieurs voyages de découvertes dans le but d'augmenter les connaissances humaines, mais plus particulièrement celles qui concernent la géographie et la navigation. Le capitaine, depuis amiral Byron, avait entrepris le premier de ces voyages en 1764, et, aussitôt après son retour, les capitaines Wallis et Carteret avaient été expédiés pour l'Océan-Pacifique. Ces deux navigateurs étaient encore à la mer lorsque l'occasion se présenta d'ordonner un nouveau voyage. On pensait que le passage de Vénus sur le disque du soleil, annoncé pour l'annee 1769, ne pourrait être bien observé que dans la mer du Sud, aux îles Marquises, ou dans l'une de celles découvertes par Tasman, et qui sont connues aujourd'hui sous le nom d'*Iles des Amis*. L'astronomie devait tirer de grands avantages de l'observation de ce phénomène, et plusieurs puissances maritimes s'en occupaient. Le gouvernement an-

glais, à la demande de la Société royale, fit armer un bâtiment destiné à transporter les astronomes qui devaient y être envoyés. Alexandre Dalrymple, astronome et géographe habile, qui avait fait plusieurs voyages dans la mer des Indes, fut désigné pour commander cette expédition; mais voulant être revêtu d'un titre qui pût imposer l'obéissance à son équipage, il déclara qu'il ne consentirait à entreprendre ce voyage que pourvu de la commission de capitaine de vaisseau, ainsi que l'avait été, en 1698, le docteur Halley. L'exemple était mal choisi; car on se souvenait encore que les officiers et l'équipage du bâtiment commandé par l'astronome-capitaine avaient refusé de lui obéir, et que Halley s'était vu forcé de regagner l'Angleterre après avoir passé la ligne. L'amirauté déclara donc qu'elle ne pouvait accéder à la demande de Dalrymple, qui alors renonça au voyage. Les choses en étaient là lorsque le secrétaire de l'amirauté, M. Stéphans, proposa de confier ce commandement à Cook, qui avait déjà donné des preuves de sa capacité et de ses talents, tant en astronomie qu'en géographie, et qui de plus réunissait les connaissances nautiques nécessaires. Cette proposition, appuyée de la recommandation de sir Hugh Palliser, ayant été accueillie, Cook fut nommé lieutenant de vaisseau de la marine royale, et pourvu du commandement de *l'Endeavour* (*l'Entreprise*), bâtiment de trois cents soixante-dix tonneaux, choisi pour cette expédition.

Pendant l'armement de *l'Endeavour*, le capitaine Wallis arriva du voyage pour lequel il était parti avec Carteret, au mois de mai de l'année 1766. Instruit de l'objet de celui qu'allait entreprendre le capitaine Cook, il déclara que l'endroit qui lui paraissait le plus propre à observer le passage de Vénus était une île de la mer du

Sud, nommée *l'île George*, qu'on a vu depuis être désignée sous le nom d'*O-Taïti* ou *Taïti* par les naturels du pays. En conséquence cette île fut choisie pour le lieu de l'expédition, et des instructions furent données par la Société royale sur la marche à suivre dans les diverses recherches qui devaient être faites. Sir Charles Green fut chargé, conjointement avec Cook, des observations astronomiques, et le docteur Solanders des sciences naturelles et des parties qui y ont rapport. Sir Joseph Banks, âgé alors de vingt-huit ans, et qui, depuis, a conquis une si haute illustration dans les sciences, s'arrachant aux douceurs de la société et à ses amis, consentit à partager aussi les dangers et les périls d'une navigation longue et pénible, dans l'espoir d'y acquérir de nouvelles connaissances.

L'Endeavour, sorti de la Tamise le 13 août 1768, relâcha à Madère le 13 septembre suivant, ensuite à Rio-Janeiro, et entra dans le Grand-Océan par le cap Horn. Cook se dirigea d'abord au N.-O. et eut connaissance de plusieurs îles de la partie méridionale de l'archipel dangereux de Bougainville; il arriva le 11 juin 1769 en vue de Taïti, et mouilla, le 13, dans le port de cette île, nommé *Matavai* par les naturels.

Le premier soin du capitaine Cook, en arrivant à terre, fut de prescrire à son équipage les règles de conduite qu'il aurait à tenir envers les habitants, et ces instructions, basées sur la prudence et l'humanité, prouvent jusqu'à quel point il connaissait l'art de commander aux hommes et de les conduire. Il s'occupa ensuite du choix d'un endroit commode pour ses observations et il y établit un fort où, sous la protection de quelques canons tirés de *l'Endeavour*, les astronomes pussent se livrer à leurs travaux sans être troublés par les sauvages. Quoi-

que le naturel doux et pacifique des habitants de Taïti ait mérité, à juste titre, au groupe d'îles dont elle fait partie le nom *d'Iles de la Société,* Cook eut cependant lieu de se plaindre de leur penchant au vol; il se vit obligé de réprimer quelques excès commis envers son équipage, mais il le fit avec de si sages ménagements et il y mit une telle prudence, qu'il parvint à empêcher toutes représailles.

L'observation du passage de *Vénus*, faite sur deux endroits différents de l'île et favorisée par un très beau temps, eut un plein succès; les détails en sont consignés dans le soixante-unième volume des *Transactions philosophiques* de la Société royale de Londres.

Le but principal de sa relâche à Taïti se trouvant rempli, Cook en appareilla le 13 juillet 1769, après y avoir fait un séjour de trois mois, emmenant à son bord un Indien nommé Tupia, qui lui fut très utile dans ses communications avec les sauvages des différentes îles qu'il visita. Chemin faisant, il explora les îles de cet archipel et fit ensuite route pour la Nouvelle-Zélande, où il aborda le 6 octobre, dans la partie la plus orientale. Les habitants de la baie dans laquelle il mouilla opposèrent d'abord une vive résistance à son débarquement; mais Tupia leur ayant fait comprendre que les Anglais ne demandaient que de l'eau et des provisions, et qu'ils leur donneraient en échange du fer, dont il leur expliqua, autant qu'il le put, les propriétés, ils cessèrent leurs menaces, et Cook prit terre avec quelques-uns de ses officiers. A peine étaient-ils débarqués qu'une rixe violente s'éleva entre les naturels et les marins qui gardaient les embarcations, et elle prit un tel caractère que les Anglais se virent obligés de faire usage de leurs armes; six Indiens furent tués et plusieurs blessés. Cook déplora

nent, mais il est constant que ce ne fut qu'a-
épuisé tous les moyens de persuasion, et op-
uceur aux insultes et aux agressions, qu'on em-
orce pour y résister.

tant cette baie, qu'il nomma *Baie de la Pau-*
verty), à cause du peu de ressources qu'il y
ook suivit la côte en remontant au nord, con-
tourna le cap Nord de l'île septentrionale, vint, par le sud, le long de la côte occidentale, visita plusieurs des îles qui y sont situées, et arriva enfin à une grande baie où Tasman avait mouillé. Il découvrit que c'était l'entrée du Canada, qui partage la Nouvelle-Zélande en deux îles, et que ce navigateur avait nommé le *Cap Maria van Diemen.*

Après avoir passé quelques jours dans ce port, auquel il donna le nom de *la Reine Charlotte*, il en partit le 6 février 1770, traversa le détroit et gouverna au sud, le long de la côte occidentale la plus sud, dont il acheva de faire le tour entier. Pendant l'examen long et détaillé qu'il fit de la côte de la Nouvelle-Zélande, il donna des noms aux baies, aux caps, aux promontoires, aux îles, aux rivières, et généralement à tous les endroits qu'il visita, excepté lorsqu'il put connaître ceux donnés par les Indiens. Quant aux noms qu'il assigna lui-même, on remarque avec satisfaction qu'ils sont des témoignages de sa reconnaissance. On y trouve ceux de Palliser, son protecteur, et celui de lord Colleville, avec qui il avait fait sa seconde campagne. Les Anglais ont, depuis, nommé *Détroit de Cook* le canal qui sépare les deux îles de la Nouvelle-Zélande.

Le 31 mars, *l'Endeavour* se trouvant à la hauteur du cap Farewel, dans la Nouvelle-Zélande, Cook dirigea sa route vers l'ouest; le 19 avril suivant il eut connaissance

de la Nouvelle-Hollande (que les Anglais nomment aujourd'hui *la Nouvelle-Galles*), et, le 28, il mouilla dans une baie qui reçut le nom de *Baie Botanique*, en raison de la grande quantité de plantes qu'on y trouva. En quittant cette baie, il remonta au nord, en suivant la côte qu'il trouva entièrement bordée de récifs. Le 25 mai, à environ un mille de terre, on vit une pointe qui, se trouvant sous le tropique du Capricorne, fut nommée *Cap du Capricorne*. *L'Endeavour* jeta l'ancre à environ quatre lieues de ce cap; la marée portait à l'ouest, et l'on observa, pendant le peu de temps que le bâtiment y resta, que la mer monta et descendit de sept pieds. En remettant à la voile, Cook s'engagea parmi les nombreuses îles qui gisent près de la Grande-Terre. A mesure qu'il s'avançait les dangers se multipliaient, la côte étant bordée de bancs de sable, de hauts fonds et de roches saillantes. *L'Endeavour* avait cependant parcouru un espace de 22° de latitude, c'est-à-dire environ treize cents milles anglais, lorsque, le 10 juin 1770, en-deçà d'une baie nommée *Baie de la Trinité*, il se trouva dans le danger le plus imminent.

Le bâtiment était alors par la latitude assignée aux îles découvertes par Quiros, et qu'on a faussement cru jointes à la grande terre de la Nouvelle-Hollande; le vent était favorable et il faisait clair de lune; les sondes avaient donné de quatorze à vingt-une brasses d'eau; quelquefois elles diminuaient, mais elles augmentaient ensuite, lorsque, tout à coup, *l'Endeavour* se vit échoué. On sonda immédiatement autour du bâtiment, et l'on trouva, en quelques endroits, trois ou quatre brasses, et, dans d'autres, deux ou trois pieds seulement. D'après la brise qui avait soufflé dans la soirée, on s'estimait peu éloigné de la terre, et l'on jugea que *l'Endeavour* avait donné sur

un des nombreux rocs de corail dont cette côte est semée.

Le lendemain, au lever du soleil, Cook put apprécier toute l'horreur de sa situation; son bâtiment était échoué à environ huit lieues de la terre, et l'on n'apercevait aucune île intermédiaire sur laquelle l'équipage pût se réfugier dans le cas où le bâtiment viendrait à s'ouvrir. Heureusement, cependant, le vent, qui était assez violent au moment de l'échouage, tomba tout à coup. On se mit immédiatement en devoir d'alléger le bâtiment, en jetant à la mer les objets du plus grand poids, afin de profiter de la marée haute pour le remettre à flot. Cependant, deux marées se passèrent sans qu'on pût y parvenir; ce ne fut qu'à la troisième, et après des fatigues incroyables, que *l'Endeavour* se trouva enfin raffloué.

Cook alors chercha une baie où il pût se réfugier et réparer ses avaries : le 14 juin, il se trouva à l'entrée d'une rivière qui lui parut propre à cette opération; mais ce ne fut que le 17 que les vents et l'état de la mer lui permirent d'y pénétrer. Cette rivière reçut le nom de *l'Endeavour*. Lorsque le bâtiment fut abattu en carène, on reconnut qu'une pointe du rocher de corail sur lequel il avait touché était restée dans le trou qu'elle avait fait, et que, par un rare bonheur, elle l'avait bouché hermétiquement. Ce hasard avait seul préservé *l'Endeavour* d'une perte inévitable.

Le 4 août, toutes les réparations étant terminées, Cook remit à la voile, en remontant à travers les récifs et les écueils qui bordent la côte orientale de la Nouvelle-Hollande, jusqu'à la pointe nord de cette île; il passa, non sans courir à plusieurs reprises les plus grands dangers, entre cette pointe et la Nouvelle-Guinée et gagna la pleine mer, après avoir parcouru une route d'environ

trois cent soixante milles, la sonde à la main. Ceux qui connaissent ces parages sont seuls en état d'apprécier la joie qu'éprouvèrent nos navigateurs, en se trouvant enfin au milieu d'une mer libre et profonde.

Le 23, les vents qui, depuis le départ de la rivière *Endeavour*, avaient constamment été au S.-S.-E., passèrent au S.-O. Cook, que diverses circonstances confirmaient dans l'idée qu'il avait atteint l'extrémité nord de la Nouvelle-Hollande, et qui ne doutait plus que cette île et la Nouvelle-Guinée ne fussent deux îles séparées, fit route pour se rendre à la côte de cette dernière, dont il eut connaissance le 3 septembre suivant. Poursuivant ensuite sa course à l'O., il passa au S. des îles Timor et Seman, fit une courte pause à l'île Savu et se rendit de là à Batavia, où il mouilla le 23 septembre 1770. Le but de cette relâche était de faire à *l'Endeavour* les réparations qui lui étaient indispensables pour se rendre en Europe; elles furent terminées dans les premiers jours du mois de décembre, mais diverses circonstances ne permirent d'appareiller que le 27. Après s'être arrêté pendant six jours à l'Ile-du-Prince, pour y faire de l'eau et du bois, Cook se dirigea sur le cap de Bonne-Espérance. Il y arriva le 15 mars 1771, en partit le 14 avril suivant, et jeta l'ancre dans la rade des Dunes le 21 juin de la même année, ayant fait le tour du monde dans la direction de l'E. à l'O.

Le capitaine Cook, dans le voyage qu'il venait de terminer, avait parcouru l'Océan-Pacifique dans plusieurs des latitudes où l'on soupçonnait un continent sud. Il avait constaté que ni la Nouvelle-Zélande, ni la Nouvelle-Hollande ne font partie de ce continent. Néanmoins, quoique, par suite de ses observations, il eût détruit quelques-unes des hypothèses sur lesquelles on fondait

l'existence de ce continent, lui-même n'osait affirmer qu'il n'existât point.

Depuis près de deux siècles la croyance de *terres australes* inconnues excitait des discussions parmi les savants et les géographes; Quiros, le premier, avait conçu l'idée de l'existence de ces terres, que ni Magellan, ni Gallego n'avaient soupçonnées; mais le voyage qu'il entreprit, en 1605, pour vérifier ses conjectures, fut sans résultat à cet égard. Il s'agissait donc de fixer les incertitudes sur ce point important de géographie, et l'amirauté proposa au roi (George III) d'ordonner une nouvelle expédition dans ce but. Personne ne paraissait plus propre à la diriger que le capitaine Cook, qui venait d'accomplir si heureusement son premier voyage; on lui en confia le commandement, et l'ordre lui en fut expédié au mois de novembre 1771. On fit choix, à cet effet, de deux bâtiments, l'un, *la Résolution*, de quatre cent soixante-deux tonneaux, et l'autre, *l'Aventure*, de trois cent trente-six. L'équipage du premier, que devait monter Cook, était de cent douze hommes, officiers compris; celui du second, dont le commandement fut donné à Furneaux, de quatre-vingt-un hommes. Le plan de ce second voyage était beaucoup plus vaste que celui du premier. Les instructions données à Cook lui enjoignaient « non-seulement de faire le tour du globe, mais de l'exé- « cuter dans les plus hautes latitudes sud, en passant de « temps à autre dans celle des mers de l'Océan-Pacifique « qui n'avaient point encore été explorées, afin de ré- « soudre définitivement la question de l'existence d'un « continent sud, et découvrir toutes les parties de l'hé- « misphère austral, où ses efforts pourraient lui donner « accès. »

Les deux bâtiments appareillèrent de la rade de Ply-

mouth le 13 juillet 1772, et le 8 septembre suivant ils passaient la ligne par 8° O. de longitude. Après une courte relâche au cap de Bonne-Espérance, Cook dirigea sa route pour entrer dans la mer du Sud. Il s'attacha d'abord à la recherche du cap de la Circoncision, mais les vents violents d'O.-N.-O., qui régnèrent constamment depuis le 22 novembre, jour de sa sortie du cap de Bonne-Espérance, jusqu'au 6 décembre, l'ayant entraîné dans l'est, il dut renoncer à l'espoir de découvrir le cap de la Circoncision.

Ce fut le 10 décembre que, parvenu au 50° 40' de latitude S., on rencontra, pour la première fois, des îles de glace. Le capitaine Cook estima que l'une d'elles avait environ cinquante pieds de hauteur et près d'un demi-mille de circonférence. Depuis cette époque jusqu'au 29 suivant, les deux bâtiments naviguèrent constamment au milieu des brouillards, et plusieurs fois ils se virent arrêtés par une immense étendue de glace, sans aucune issue. Enfin, le 1er janvier 1773, un vent violent qui s'éleva leur ayant permis de sortir de cet océan glacé, Cook dirigea sa route au S., et le lendemain, le temps s'étant éclairci, on put faire des observations de la lune au soleil, ce qui n'avait pas été possible depuis le départ du cap de Bonne-Espérance. La longitude donna 9° 34' 30" E., et la latitude 58° 53' 30" S. *La Résolution* se trouvait alors près de la longitude assignée au cap de la Circoncision, et à environ quatre-vingt-quinze lieues au S. de la latitude de ce cap. Le temps était si clair qu'on aurait pu voir une terre à quatorze ou quinze lieues de distance, en sorte que Cook conclut que ce que le capitaine Bouvet avait pris pour la terre n'était autre chose que des montagnes de glace. Après avoir employé trois mois à parcourir ces mers dans diverses directions,

cond voyage autour du monde, devaient produire en Angleterre l'effet d'augmenter le désir des découvertes. Le premier lord de l'amirauté, Sandwich, conçut donc l'idée d'une troisième expédition, qui devait décider enfin la grande question qui, depuis si long-temps, partageait les géographes. Il s'agissait de vérifier s'il était possible de pénétrer dans le Grand-Océan, connu sous le nom de *mer du Sud*, par la baie de Hudson, et s'il existait un passage entre le nord de l'Amérique et de l'Asie. Le commandement d'une entreprise aussi importante et aussi difficile ne pouvait être confié qu'à un homme d'une expérience consommée et d'une habileté reconnue. Les fatigues qu'avait éprouvées le capitaine Cook pendant huit années consécutives ne permettaient guère d'espérer qu'il voulût entreprendre cette nouvelle expédition, et l'on n'osait pas le lui proposer. Toutefois, comme on ne pouvait renoncer à perdre le fruit de son expérience et de ses lumières, il fut appelé dans le conseil où devait être arrêté le plan de cette campagne et le choix de l'officier qui devait la diriger. Cook discuta d'abord froidement les avantages qui devaient résulter de cette entreprise, qui, selon lui, compléterait en quelque sorte toutes les découvertes faites jusque-là; mais lorsqu'on en vint à le consulter sur l'officier qu'il croyait le plus propre à remplir cette mission importante, il resta un instant dans le recueillement. Tout à coup, s'élançant de son siége, il dit qu'il s'en chargerait lui-même. Cette détermination, qui répondait au désir qu'on n'avait osé lui exprimer, fut, comme on le pense bien, accueillie avec transport par les membres du conseil, dont faisaient partie lord Sandwich et sir Hugh Palliser, et l'on s'occupa immédiatement des préparatifs de cette nouvelle expédition.

Jusque-là tous les navigateurs autour du monde, et Cook lui-même, avaient opéré leur retour en Europe par le cap de Bonne-Espérance; il fut résolu que dans ce voyage on tenterait d'y revenir par les plus hautes latitudes nord, entre l'Amérique et l'Asie. Le capitaine Cook eut donc l'ordre de se rendre dans l'Océan-Pacifique, de traverser la chaîne des nouvelles îles qu'il avait déjà vues vers le tropique du Capricorne, de passer sous l'équateur dans le nord de cet océan, et de suivre alors la route qui lui paraîtrait la plus convenable pour fixer plusieurs points intéressants de la géographie, faire des découvertes, et enfin trouver le passage, principal objet de son expédition.

La Résolution et *la Découverte* furent choisis pour faire ce nouveau voyage. Cook prit le commandement du premier de ces bâtiments, le second fut donné au capitaine Clerke. Ils appareillèrent de Plymouth le 12 juillet 1776, et, après une courte relâche à Ténériffe, ils arrivèrent au cap de Bonne-Espérance le 8 octobre suivant. La première terre que Cook visita en sortant du Cap est celle où Kerguelen avait abordé en 1772 et en 1773. Cette terre occupe à peu près un degré et quart de latitude. Lorsqu'elle fut découverte, on supposa qu'elle faisait partie d'un continent Sud; mais Cook s'assura que ce n'était qu'une île peu considérable. Il toucha ensuite à la terre de Van-Diémen et à la Nouvelle-Zélande. Les *Iles de la Société* et celle *des Amis* furent visitées de nouveau. Sous le nom des îles des Amis sont compris, non-seulement Amamooka, Tongataboo, le groupe des îles d'Hapacé, mais encore toutes celles qui ont été découvertes sous le même méridien, en tirant vers le sud, ainsi que les autres îles qui sont sous la domination de Tongataboo, et dont les Indiens font monter le nombre

à plus de cent cinquante. Enfin, après avoir découvert un groupe d'îles auxquelles il donna le nom d'*Iles Sandwich*[1], en l'honneur du comte de Sandwich, son protecteur et son ami, Cook arriva, le 7 mars 1778, à la côte nord-ouest de l'Amérique, à environ 3° et demi dans le nord du cap Mendocino. Le mauvais temps et la brume ne lui permirent pas d'en approcher autant qu'il l'aurait desiré. Il mouilla cependant dans une baie qu'il nomma *Baie du Roi George;* mais il apprit ensuite que ses habitants l'appelaient *Nootka.* Toutefois il ne put reconnaître le détroit de Jean de Fuca, où l'on présumait que pouvaient être les prétendues découvertes de l'amiral de Fonte.

En sortant de cette baie, Cook poursuivit sa route au nord, et revenant ensuite aux îles Sandwich, il fit quelques observations nautiques. Lorsqu'il fut parvenu entre les 57° et 59° de latitude nord, à l'endroit où devait se trouver une communication avec la baie de Hudson, si elle existe, le temps lui permit de se rapprocher de la côte, et le 12 mai 1778, les bâtiments mouillèrent dans une vaste baie que Cook nomma *Baie du Prince William. La Résolution* y trouva la facilité de boucher la voie d'eau qui depuis quelques jours s'était déclarée à bord, et l'on put faire une grande quantité d'observations astronomiques. L'examen de cette baie fit reconnaître qu'elle occupe environ 1° $\frac{1}{2}$ de latitude et 2° de longitude, sans y comprendre divers enfoncements dont on ne put prendre connaissance.

Quelques jours après leur sortie de la baie du Prince William, *la Résolution* et *la Découverte* arrivèrent à

(1) Les îles Sandwich sont situées par la latitude de 21° 10′ et 22° 15′ N. et par la longitude du 199° 20′ et 201° 30′ E., longitude qui fut déterminée par soixante-douze observations lunaires.

l'entrée d'une baie profonde. On crut d'abord que c'était un passage qui communiquait avec la mer du Nord, ou tout au moins avec la baie de Baffin ou d'Hudson. Cook la fit remonter jusqu'à environ soixante-dix lieues de son embouchure, et comme on ne put parvenir à trouver sa source, il fut convaincu que ce prétendu passage n'était qu'une rivière, mais d'une largeur immense, et qui, à en juger par ses branches, devait communiquer très avant dans les terres. En la plaçant sur sa carte, Cook en laissa le nom en blanc; mais elle a reçu depuis, de la reconnaissante Angleterre, celui de *Rivière de Cook*.

Après avoir quitté cette baie, les bâtiments, revenant sur la route qu'ils avaient déjà parcourue, côtoyèrent la partie méridionale de la presqu'île d'Alaska et celle des îles Aleutiennes, et remontèrent ensuite vers le nord. Cette route les conduisit dans le détroit de Behring, qui sépare l'Amérique de l'Asie, et n'a pas plus de quinze lieues de largeur. Ils continuèrent à se diriger au nord sans perdre de vue la côte d'Amérique. Des glaces, qui s'étendaient à perte de vue à droite et à gauche, les arrêtèrent au 70° 44′ de latitude. Ils se trouvèrent environnés de glaçons flottants, tandis que l'on voyait dans le Nord, à une grande distance, des montagnes de glaces très élevées. Les bas-fonds de la côte de l'Amérique ajoutaient encore au péril de cette navigation. Cook, par son habileté et sa présence d'esprit, sut éviter les dangers qui le menaçaient; il prit le parti de côtoyer les glaces par un temps quelquefois orageux et souvent brumeux. Elles le ramenèrent, en le forçant de descendre un peu vers le nord, par 68° 56′ de latitude, en vue de la côte d'Asie, où il arriva le 29 août 1778, sans avoir pu se frayer un passage par le nord. La mauvaise saison qui s'avançait le forçant à rétrograder,

il se dirigea de nouveau sur les îles Sandwich. Le 26 novembre on eut connaissance de l'île Mowé, située au milieu de cet archipel. Quelques jours après on découvrit une autre île appelée par les Indiens *Owhyhée*. Cook passa quelques semaines à la contourner et à en examiner les abords ; il trouva enfin une baie, située à la côte orientale, qui lui parut offrir un mouillage d'autant plus commode qu'il y coulait une rivière dont l'eau était excellente.

Le 17 janvier 1679, *la Résolution* et *la Découverte* mouillèrent dans la baie de *Karakakoua*. L'accueil que les Indiens s'empressèrent de faire aux Anglais fut on ne peut pas plus flatteur; des pirogues vinrent de toutes parts leur apporter des rafraîchissements; les bâtiments en étaient environnés, et Cook ne cessait de s'applaudir d'avoir fait la découverte d'îles qui lui offraient tant de ressources et dont, par la suite, les bâtiments de sa nation pourraient retirer de si grands avantages. Il ne prévoyait pas, hélas! que l'île d'Owhyhée devait être le terme de sa glorieuse carrière, en devenant son tombeau. Le soir de son arrivée, le capitaine Cook descendit à terre avec deux de ses officiers. Il y fut reçu par une foule d'habitants qui chantaient et dansaient autour de lui, et qui lui rendirent des honneurs presque divins.

Ce fut le 26 janvier que Cook eut sa première entrevue avec Terruoboo, roi de l'île d'Owhyhée. Son introduction fut accompagnée de beaucoup de cérémonies, parmi lesquelles on n'oublia pas celle de troquer de nom; usage qui est regardé comme la plus grande marque d'amitié chez les insulaires de la mer du Sud. Le capitaine Cook le reçut ensuite à bord de *la Résolution;* il y fut traité avec les plus grands égards, et, pour lui témoigner sa reconnaissance d'un magnifique manteau de plumes dont

Terruoboo lui avait fait présent, Cook lui donna une de ses plus belles chemises, et lui ceignit le couteau de chasse qu'il portait.

Les insulaires continuaient chaque jour à venir en grand nombre à bord des bâtiments, et leur conduite n'avait encore donné aucun sujet d'inquiétude. Cependant on commença bientôt à s'apercevoir qu'ils étaient très enclins au vol, et qu'ils s'emparaient de tout ce qui était à leur convenance, lorsqu'ils croyaient n'être point aperçus. Les larcins devinrent enfin si fréquents et si audacieux, qu'on fut obligé d'employer la sévérité pour les réprimer. Néanmoins, depuis l'arrivée des Anglais dans la baie jusqu'au jour de leur départ, aucun accident ne troubla la bonne intelligence qui existait entre eux et les insulaires. Le 3 février, Cook eut une dernière entrevue avec le roi Terruoboo, qui lui témoigna le plus grand regret de son départ, et lui fit des présents considérables en étoffes, en végétaux et en cochons.

Le lendemain 4, *la Résolution* et *la Découverte* appareillèrent de très bonne heure de la baie de Karakakoua. Le dessein du capitaine Cook était d'achever l'exploration de l'île d'Owhyhée avant d'aller reconnaître les autres îles de cet archipel, afin de s'assurer s'il n'y avait pas quelque autre port ou rade meilleure que celle qu'il quittait. Un coup de vent qui surprit ses bâtiments, le 6 février, et qui endommagea le mât de misaine de *la Résolution*, força Cook de revenir dans la baie de Karakakoua, où il mouilla le 11 février. Fatale destinée qui le ramenait là où il devait périr !

Au moment où les bâtiments mouillèrent dans la baie, elle était presque déserte; on supposa que les Indiens, que la curiosité avait attirés pendant le séjour des Anglais à terre, étaient retournés sur leurs habitations. Plu-

sieurs officiers, qui s'avancèrent dans l'île, retrouvèrent leurs anciens amis, qui les reçurent avec de grandes démonstrations de joie. Rien ne devait donc faire présumer que les naturels eussent changé de sentiment envers les Anglais. Le lendemain Terruoboo vint faire visite au capitaine Cook à bord de *la Résolution*. Il était suivi d'un nombreux cortége d'Indiens, et accompagné d'une grande quantité de présents. Les visites reprirent alors leur cours, et, le jour suivant, les bâtiments furent entourés d'un grand nombre de pyrogues. On établit l'observatoire à terre, comme la première fois, et l'on y transporta le mât de misaine pour le réparer; mais à peine les établissements furent-ils formés qu'on s'aperçut que les Indiens méditaient des projets hostiles. Les vols se multipliaient chaque jour, malgré les précautions prises pour les empêcher. Ceux qui venaient à bord se conduisaient de la même manière. Un Indien fut surpris dérobant une pince de fer; on le fustigea avant de l'envoyer à terre. Le 13 février, les matelots de l'équipage d'un canot qui faisait de l'eau à terre, ayant saisi entre les mains de quelques naturels des objets volés, furent assaillis de coups de pierre, en retournant à l'aiguade. Pendant la nuit du même jour, le canot de *la Découverte*, qui était mouillé sur la bouée de ce bâtiment, fut enlevé. Aussitôt que le capitaine Cook apprit cet événement, il se décida à descendre à terre. Son dessein était de s'emparer du roi Terruoboo, de l'amener à son bord, et de l'y garder comme otage jusqu'à ce que les objets volés eussent été rendus. Il avait déjà agi de la même manière dans plusieurs îles de la mer du Sud, et ce moyen lui avait toujours réussi.

Cook, en quittant *la Résolution*, le 14 au matin, se fit accompagner de neuf soldats armés de fusils, comman-

dés par un officier. Il leur donna l'ordre de charger leurs armes, mais de ne faire feu que dans le cas où les Indiens commenceraient à les attaquer. A son débarquement, les naturels l'environnèrent, comme de coutume, et lui témoignèrent leur respect en se prosternant devant lui. Il se dirigea alors, avec son escorte, vers la demeure du roi, où il parvint sans opposition. Surpris au moment de son réveil, Terruoboo consentit volontiers à l'invitation que lui fit le capitaine Cook de venir avec ses deux fils à bord de son bâtiment, et il le suivit jusqu'au rivage. Lorsqu'il y fut arrivé, la mère de ses enfants se jeta à son cou, et, avec le secours de deux chefs indiens qui l'accompagnaient, elle le força de s'asseoir, le conjurant avec des pleurs de ne point s'embarquer. La foule, que cette scène avait attirée, entoura en un instant le vieux roi ainsi que le capitaine et son détachement. Les soldats, se voyant ainsi pressés et environnés, et craignant de ne pouvoir, au besoin, se servir de leurs armes, se mirent en devoir de forcer les Indiens de s'éloigner, et ils y parvinrent, non sans quelque peine. Cook alors renouvela ses instances auprès du roi, en le pressant de venir avec lui. Déjà l'un de ses fils était dans la chaloupe, et Terruoboo se disposait à le suivre avec l'autre, lorsque les deux chefs, voyant son dessein, le prirent fortement par les bras et le forcèrent à rester assis. Le vieux roi alors laissa tomber sa tête sur sa poitrine et parut vivement affligé. Pendant ce temps les esprits s'étaient animés de part et d'autre. Cook, voyant qu'il ne pourrait accomplir son projet sans s'exposer à verser du sang, se décida à y renoncer. Jusque-là il n'avait couru aucun danger; les Indiens, malgré leur exaspération, ne s'étaient pas même permis la moindre menace, lorsque tout à coup un des leurs vint raconter que les Anglais

avaient tué plusieurs naturels. Alors la fureur s'empara de ceux qui en ce moment entouraient le capitaine Cook; les femmes s'éloignèrent en jetant des cris, et aussitôt les Anglais furent assaillis d'une grêle de pierres.

Cook, espérant les disperser, fit faire une décharge de mousqueterie, mais les Indiens, loin d'en être intimidés, profitèrent du moment où les soldats rechargeaient leurs armes pour se précipiter sur eux; quatre furent tués, et trois autres, ainsi que l'officier qui les commandait, blessés dangereusement. Le respect qu'ils conservaient pour le capitaine Cook était tel, qu'aucun d'eux n'osa l'attaquer tant qu'il les regarda en face; mais, se voyant presque seul au milieu de cette foule d'Indiens furieux, il se retourna pour se diriger vers ses embarcations. En ce moment il reçut un coup de poignard dans le dos, qui le fit tomber le visage dans la mer. Les Indiens, alors, le tirant à terre, se jetèrent sur lui, et le mutilèrent en poussant des cris féroces. On les voyait, s'arrachant à l'envi le poignard des mains les uns des autres, frapper ce même homme, qu'un instant auparavant ils entouraient avec vénération. Ainsi périt, à l'âge de cinquante-un ans, l'un des plus célèbres navigateurs modernes. Ses restes inanimés furent partagés entre ses meurtriers; on ne put en retrouver que quelques parties, auxquelles ses compagnons rendirent, dans leur douleur, les honneurs militaires et religieux.

Le capitaine Clerke, qui commandait *la Découverte*, succéda à Cook dans le commandement de l'expédition; mais cet officier étant mort quelque temps après, ce fut un de ses lieutenants qui ramena les bâtiments à Deptford, où ils mouillèrent le 6 octobre 1730, quatre ans et quelques mois après leur départ d'Angleterre.

Aucun navigateur n'a plus enrichi la géographie que

le capitaine Cook. Ses trois voyages ont donné la solution des plus grandes questions qui occupaient les géographes, à l'époque où ils ont été entrepris; c'est à lui qu'on doit les cartes géographiques les plus exactes, et les meilleures déterminations de latitude et de longitude qui eussent encore paru. Tous les navigateurs qui ont marché sur ses traces rendent hommage à l'exactitude des unes et des autres.

C'est Cook qui, le premier, a fait concourir les longitudes obtenues par les montres marines avec celles des distances, et a donné, par cette combinaison, à ces deux moyens, la perfection dont ils sont susceptibles. Sa veuve reçut une pension de deux cents livres sterlings, et ses trois enfants une de vingt-cinq chacun. Le gouvernement abandonna en outre à la famille de Cook la moitié du produit de la vente des relations de ses voyages, qui avaient été imprimées à ses frais. La Société royale de Londres a fait graver une médaille en l'honneur de ce célèbre navigateur.

SERGEY.

SERCEY

(PIERRE-CÉSAR-CHARLES-GUILLAUME, MARQUIS DE),

VICE-AMIRAL, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE SAINT-LOUIS, PAIR DE FRANCE,

Né le 26 avril 1753, au château du Jeu, près d'Autun.

La famille de Sercey occupait un rang distingué parmi celles qui étaient considérées comme les plus illustres de la Bourgogne, et, de temps immémorial, elle était vouée à la carrière des armes.

Le jeune Sercey avait à peine atteint sa cinquième année, lorsqu'il perdit son père; sa famille vint alors s'établir à Paris, où elle le plaça dans un pensionnat dont les études étaient principalement dirigées vers les armes spéciales.

Consulté par sa mère sur la carrière qu'il préférait suivre, il se décida pour la marine, et à l'âge de treize ans et demi il partit pour Brest. La détermination de Sercey pour cette carrière fut en partie provoquée par une lettre du commandant de la marine en ce port, adressée à sa mère, et dans laquelle il l'informait que son fils aîné venait de faire une action d'éclat, en sautant à l'abordage d'un bâtiment anglais, où il avait reçu plusieurs blessures. A son arrivée, en 1766, il fut embarqué

comme volontaire sur la frégate *la Légère*, avec laquelle il fit une campagne de neuf mois aux Iles-du-Vent.

Au retour de ce bâtiment, Sercey alla passer quelques mois dans sa famille; mais, dominé par l'amour du métier qu'il venait d'embrasser, il s'arracha aux douceurs du repos et se rendit à Lorient, où il s'embarqua sur *l'Heure-du-Berger*. Cette corvette, qui était destinée pour les mers de l'Inde, y fit une campagne de vingt-sept mois consécutifs. Lors de son désarmement à l'Ile-de-France, en 1770, le jeune Sercey, qui venait d'être fait garde de la marine, passa sur la frégate *l'Ambulante*, à bord de laquelle il fit une nouvelle campagne de près de deux années dans les mêmes parages. Il s'embarqua ensuite successivement sur la flûte *le Gros-Ventre* et sur la frégate *l'Oiseau*, employées à la découverte des terres australes; et pendant les trente-deux mois qu'il passa à bord de ces bâtiments il remplit les fonctions d'enseigne de vaisseau. A son retour, en 1774, le roi lui accorda une gratification de huit cents francs comme témoignage de satisfaction.

L'activité dont Sercey était doué ne lui permit pas de rester long-temps à terre, et il y était à peine depuis six mois, lorsqu'il sollicita et obtint son embarquement sur la frégate *l'Amphitrite*, que commandait le comte de Grasse. A Saint-Domingue, il passa sur la frégate *la Boudeuse*, attachée à la station des Iles-sous-le-Vent. Il revint à Brest sur ce bâtiment, au mois de juin 1778, cinq jours avant le combat de *la Belle-Poule* contre la frégate anglaise *l'Aréthuse*, lequel donna le signal des hostilités entre la France et l'Angleterre. *La Belle-Poule*, qui avait été très maltraitée dans cette action, ayant relâché à Plouescat, Sercey fut expédié de Brest avec cent marins d'élite pour lui porter secours. M. Delacloche-

terie, qui la commandait, avait été grièvement blessé, les officiers qui composaient son état-major l'étaient aussi plus ou moins, en sorte que ce fut Sercey qui ramena cette frégate à Brest, en passant entre les rochers et la côte, à la vue de l'armée anglaise.

Le commandant de *la Belle-Poule* ayant été appelé à Paris, Sercey, qui était resté comme second sur cette frégate, fut chargé provisoirement de son commandement. Lorsque les réparations dont elle avait besoin furent terminées, elle fut désignée pour faire partie d'une division aux ordres du chef d'escadre La Touche-Tréville. A sa sortie de Brest, cette division fut dispersée par un coup de vent; la plupart des bâtiments qui la composaient relâchèrent dans différents ports; Sercey seul tint la mer, et ce ne fut qu'après une croisière de près de sept mois qu'il rentra à Brest, ramenant avec lui trois bâtiments qu'il avait enlevés dans un convoi escorté par une frégate de trente-six canons et une corvette de vingt.

Au mois de mai 1779, Sercey fut nommé enseigne de vaisseau, et il navigua successivement sur les vaisseaux *le Triton*, *la Couronne*, *la Ville de Paris* et la frégate *la Concorde*, jusqu'au mois de novembre de la même année, époque à laquelle il fut pourvu du commandement du cutter *le Sans-Pareil*. Ce bâtiment fut chargé d'escorter les convois sur les côtes de France, et Sercey remplit cette mission difficile avec tant de succès, qu'aucun bâtiment ne tomba au pouvoir de l'ennemi. *Le Sans-Pareil* fut ensuite employé dans l'armée navale aux ordres du comte de Guichen; mais il en fut bientôt détaché pour faire partie d'une division composée d'une frégate, une corvette et deux cutters, destinée à éclairer la route de l'armée sur les Iles-du-Vent. Cette division

ayant été attaquée par huit *lettres de marque* anglais, Sercey soutint vaillamment le combat et ne battit en retraite qu'à la dernière extrémité. La frégate commandante ayant sombré dans un grain violent, auquel *le Sans-Pareil* échappa comme par miracle, Sercey fit signal de ralliement à ses deux compagnons, et croisa avec eux dans les mêmes parages, tant qu'il eut des vivres. Ils rejoignirent ensuite l'armée du comte de Guichen, mouillée au Fort-Royal, et *le Sans-Pareil* assista aux trois combats des 17 avril, 15 et 19 mai 1780. A la suite de ces engagements, Sercey ayant été chargé par l'amiral de porter des dépêches à Saint-Domingue, il tomba, de nuit, dans une division anglaise, et fut pris, le 26 juin 1780. Rendu à la liberté au mois d'octobre suivant, par échange, Sercey fut, à son retour à Saint-Domingue, nommé au commandement du cutter *le Serpent*, qu'il quitta bientôt pour prendre celui de *la Levrette*.

La guerre de l'indépendance de l'Amérique était alors dans toute sa force; une division navale aux ordres de M. de Monteil fut chargée d'une expédition contre Pensacola; *la Levrette* en fit partie, et le commandant de cette division fut si satisfait de la manière brillante dont l'enseigne Sercey s'acquitta des diverses missions périlleuses qu'il lui avait confiées, qu'il lui donna une commission de lieutenant de vaisseau, grade dans lequel il fut confirmé à la date du 9 mai 1781.

Au retour de *la Levrette* à Saint-Domingue, Sercey fut chargé de l'escorte d'un convoi de trente bâtiments destiné pour la Nouvelle-Angleterre. On mit sous ses ordres la frégate *la Fée*. Le soir même du jour de sa sortie, Sercey eut connaissance de deux frégates anglaises qui manœuvraient pour entamer son convoi. *La Levrette* ni *la Fée* n'étaient point en état de se mesurer contre ces

frégates; mais un des bâtiments, *le Tigre,* montait vingt-quatre canons. Sercey passe à bord avec son équipage, met ce navire en état de combattre, et le lendemain, au jour, arrive avec *la Fée* sur les Anglais, qui bientôt leur abandonnent le champ de bataille. Cette manœuvre sauva le convoi, qui arriva entier à sa destination. De là Sercey fut chargé de porter des paquets en France; pendant sa traversée il éprouva plusieurs coups de vent qui endommagèrent tellement *la Levrette* qu'elle coula bas en arrivant aux Açores. Toutefois, étant parvenu à sauver les dépêches dont il était porteur, il fréta un bâtiment sur lequel il opéra son retour en France, et il mit une telle diligence dans cette opération, que le gouvernement put être instruit à temps de l'arrivée d'un convoi considérable qu'escortait le vaisseau *l'Actionnaire.* Au mois de mars 1782 Sercey fut nommé chevalier de Saint-Louis, quoiqu'il n'eût alors que vingt-neuf ans.

Il était embarqué comme lieutenant de vaisseau sur *la Nymphe* lors du combat qu'elle soutint, de concert avec *la Concorde,* le 16 décembre 1782, à la hauteur de Sombrero, et à la suite duquel ces deux frégates reprirent la corvette *la Cérès,* que l'escadre de l'amiral Hood avait capturée le 19 avril précédent, et s'emparèrent de deux navires négriers. Quelques jours après, ces frégates rencontrèrent le vaisseau anglais *l'Argo,* de cinquante-quatre, qui ramenait en Angleterre le gouverneur général des Antilles; elles s'en emparèrent après un combat de plusieurs heures, livré à si petite portée que les valets enflammés de *l'Argo* mirent le feu à bord de *la Nymphe.* Sercey fut chargé d'aller amariner ce vaisseau. La mer étant très grosse, son canot chavira; mais cet accident ne l'empêcha point de remplir sa mission. A

la mort du vicomte de Mortemart, qui commandait *la Nymphe*, le commandement de cette frégate fut confié à Sercey, et il reçut la mission d'escorter un convoi qu'il conduisit heureusement à Brest. Au retour de cette campagne le roi lui accorda une pension de trois cents francs, en l'accompagnant d'une lettre de satisfaction.

La paix qui eut lieu au mois de mars 1783 aurait procuré du repos à un officier moins actif que Sercey; mais toujours prompt à saisir l'occasion d'aller à la mer, il obtint en 1784 son embarquement sur le vaisseau *le Séduisant*, qui portait M. de Choiseul-Gouffier à Constantinople. A son retour, en 1785, il fut nommé au commandement de la frégate *l'Ariel*, avec laquelle il resta pendant près de deux ans en station aux Iles-du-Vent.

Au mois de juillet 1790 Sercey prit le commandement de la frégate *la Surveillante*. A cette époque il comptait déjà vingt ans de services non interrompus, et jusque-là ses devoirs avaient été faciles; mais la révolution, en relâchant tous les liens de la discipline et en détruisant la subordination, allait les rendre plus compliqués. Déjà l'esprit de révolte s'était manifesté à bord de plusieurs bâtiments; bientôt des symptômes d'effervescence se montrèrent parmi l'équipage de *la Surveillante;* mais la fermeté de son commandant, jointe à son extrême justice, parvint à les étouffer promptement. Il fut même assez heureux pour réussir à rétablir l'ordre à bord du vaisseau *le Jupiter*, dont l'équipage insurgé retenait le contre-amiral Cambis prisonnier.

Après avoir été employée dans l'escadre aux ordres de M. de Girardin, chargé d'aller réprimer l'insurrection qui avait éclaté à la Martinique, *la Surveillante* fut envoyée à la station de Saint-Domingue. On était alors

en 1792, et Sercey, qui venait d'être nommé capitaine de vaisseau, arriva dans cette colonie au moment où les premiers troubles s'y manifestèrent. Bientôt elle fut en proie au massacre, à l'incendie et à la dévastation. *La Surveillante* alors devint le refuge des colons, obligés de fuir leurs habitations en flammes; Sercey recueillit à son bord les hommes, les femmes et les enfants de la ville des Cayes, au nombre de cent quatre-vingts, qu'il nourrit à ses frais pendant près de trois mois.

Sercey, qui avait été promu au grade de contre-amiral le 1er janvier 1793, fut nommé au commandement d'une division et chargé de conduire en France tous les bâtiments du commerce qui se trouvaient dans les divers ports de Saint-Domingue. Il arbora son pavillon sur le vaisseau *l'Eole* et se rendit au bas de la côte pour rassembler les bâtiments qu'il devait escorter. Retardé jusqu'au mois de juin suivant, il se trouvait dans la rade du Cap lorsque l'incendie éclata dans cette ville. A ce moment cinquante bâtiments chargés de denrées coloniales y étaient réunis; ils recueillirent à leur bord près de six mille habitants qui fuyaient le massacre et la dévastation de leurs propriétés. Les bâtiments de guerre en reçurent aussi un grand nombre, et l'amiral, dirigeant sa route sur la Nouvelle-Angleterre, arriva avec son convoi dans la baie de la Chesapeake dans les premiers jours du mois de juillet de la même année.

Après avoir mis ses passagers à terre et fait faire aux bâtiments sous ses ordres quelques réparations indispensables, le contre-amiral Sercey appareilla pour se rendre en France. A son arrivée à Brest, à la fin de 1793, il se vit destitué comme noble et enfermé au Luxembourg. La chute de Robespierre (juillet 1794) le rendit

à la liberté, et quelques mois après il fut réintégré dans son grade.

Nous sommes arrivés à l'époque la plus brillante de la carrière maritime de l'amiral Sercey, et, comme elle a été l'objet de jugements divers, nous croyons devoir entrer dans quelques détails sur sa conduite politique et militaire pendant le cours de sa longue campagne dans l'Inde.

A la fin de l'année 1795, le Directoire résolut de faire mettre à exécution aux îles de France et de la Réunion le décret de la liberté des noirs, et il chargea de cette mission les *citoyens* Baco et Burnel. Une division composée des frégates *la Forte*, *la Régénérée*, *la Seine*, *la Vertu*, et des corvettes *la Bonne-Citoyenne* et *la Mutine*, sous le commandement du contre-amiral Sercey, devait les transporter dans ces colonies. Cette division y portait aussi huit cents hommes d'infanterie sous les ordres du général Magalon, deux compagnies d'artillerie et une grande quantité de munitions de guerre. Le contre-amiral Sercey arbora son pavillon sur *la Forte*, à bord de laquelle s'embarquèrent les agents du Directoire.

La division appareilla de la rade de l'île d'Aix le 4 mars 1796. Elle éprouva des gros temps dans le golfe de Gascogne, et quelques bâtiments firent des avaries. L'amiral, qui avait ordre d'accélérer le plus possible sa traversée, sut habilement échapper aux nombreux bâtiments de guerre anglais qui croisaient alors dans les mers d'Europe; quelques prises assez considérables qu'il fit ne retardèrent point sa marche, et il arriva le 18 juin à la vue des côtes de l'Ile-de-France, après trois mois et quatorze jours de navigation.

Les habitants de cette colonie, qui n'étaient poin-

prévenus de l'envoi de forces navales dans les mers de l'Inde, prirent d'abord la division du contre-amiral Sercey pour la croisière anglaise qui s'était établie au vent de l'île. Ce ne fut que lorsque *la Régénérée*, qui s'avançait la première, eut donné dans le chenal et cargué une partie de ses voiles, indiquant par cette manœuvre qu'elle se disposait à mouiller, que les pilotes se décidèrent à se rendre à bord des frégates, qui vinrent jeter l'ancre au milieu du port.

Dans l'après-midi les agents du Directoire, dans leur grand costume, accompagnés des généraux de terre et de mer, ainsi que des commandants des frégates, descendirent à terre escortés de cinquante hommes des troupes de ligne amenés par la division. A leur sortie de la frégate *la Forte* ils furent salués de vingt-un coups de canon et de cinq cris de *vive la république!* honneurs qu'on leur rendait en exécution de l'arrêté du Directoire qui avait décidé que ses agents aux armées et dans les colonies auraient droit aux mêmes distinctions qu'eux.

A peine les membres de l'assemblée coloniale, qui, à l'île-de-France, s'étaient arrogé les pouvoirs du gouvernement, furent-ils instruits de l'arrivée de la division française et des agents du Directoire, qu'ils députèrent trois de leurs membres pour leur intimer qu'on ne pouvait les recevoir dans l'île. Cependant, après des pourparlers assez vifs, ils débarquèrent et furent traduits plutôt que conduits à l'assemblée coloniale.

Là, après beaucoup d'agitation, une commission fut chargée de conférer secrètement avec les agents sur l'objet qui les amenait. Le lendemain se passa à rendre et à recevoir des honneurs, mais le surlendemain fut le jour de la crise.

La conférence convenue entre les agents et la com-

mission de l'assemblée coloniale fut très orageuse. Le silence dans lequel ils persistèrent sur l'objet de leur mission ne laissa aucun doute sur leur intention de faire mettre à exécution les lois qui abolissaient l'esclavage. Dès ce moment leur expulsion fut résolue d'un commun accord.

Le 21 juin, au point du jour, presque tous les habitants de l'île étaient réunis devant le gouvernement, poussant des clameurs de mauvais augure pour les agents qui continuaient d'habiter cette demeure, malgré l'orage qui les menaçait. Bientôt leur garde fut forcée, leur hôtel envahi, leurs personnes saisies et conduites à bord de la corvette *le Moineau*, dont le capitaine eut ordre de les débarquer aux Philippines ou sur la côte de ces îles, et d'appareiller sous une heure. Le contre-amiral Sercey ordonna l'exécution de cette mesure arrêtée par l'assemblée coloniale et sanctionnée par le gouverneur Malartic. Ce fut un bonheur que cette adhésion de la part de l'amiral, car toute résistance était inutile et pouvait livrer la colonie aux horreurs de l'anarchie. Cependant Baco et Burnel ne furent pas conduits à la destination que leur avait assignée l'assemblée coloniale; le lendemain de leur départ ils se revêtirent de leur costume, montèrent sur le pont, et en présence de l'équipage ils sommèrent le capitaine du *Moineau* de les ramener en Europe. Celui-ci crut devoir obéir.

Le premier soin de l'amiral avait été de faire mettre à terre les malades de son escadre, de dégréer ses bâtiments, d'en faire visiter et réparer le gréement et la voilure, afin de les mettre en état de reprendre la mer. En vingt-huit jours ces opérations furent terminées. Deux frégates qu'il trouva à l'Ile-de-France, *la Cybèle* et *la Prudente*, ainsi qu'un aviso, furent également mis en

état, et le 14 juillet 1796 il appareilla du port nord-ouest à la tête de cette division, en se dirigeant sur l'île de la Réunion (Bourbon). Là, il embarqua des bœufs, des moutons, des volailles et du maïs. Le 22 il remit à la voile et fit route pour les côtes de l'Inde.

Le 14 août l'amiral Sercey se trouvait à la hauteur de Ceylan; il y croisa pendant quatre jours et fit plusieurs prises. Il remonta ensuite au nord, en longeant la côte de Coromandel jusques au-delà de Pondichéry et vers Madras. Dans les derniers jours de ce mois il détacha *la Prudente* et *la Régénérée* pour aller reconnaître la rade de Tranquebar; elles y firent des prises de peu de valeur.

L'intention de l'amiral en se rendant à la côte de Coromandel était de la ravager et de détruire tous les bâtiments qu'il y trouverait; mais, trompé par de faux avis qui lui firent croire que les Anglais avaient dans ces parages des forces navales supérieures aux siennes, il renonça à ce projet, et résolut de se porter à l'entrée du détroit de Malac, de tenter d'enlever Poulo-Pinang aux Anglais, et d'en détruire les établissements. La division fit donc route vers les îles de la Sonde. Elle prit connaissance de Poulo-Vay et de la pointe de Pèdre; elle visita le mouillage d'Achem, où elle fit quelques prises, et alla ensuite établir sa croisière le long de la côte nord de Sumatra. Elle s'y empara du vaisseau de la Compagnie *le Favori*, de douze cents tonneaux et de quatre-vingt-six hommes d'équipage. Il avait un chargement de deux millions de riz et de soixante pipes de rum pour l'Angleterre. L'amiral, après en avoir fait retirer les objets nécessaires à ses frégates, l'expédia pour l'Ile-de-France.

Le 8 septembre, au point du jour, on aperçut deux voiles à toute vue et sous le vent. Il faisait presque calme.

A huit heures et demie une petite brise permit aux frégates de gouverner ; mais la direction du vent avait changé, et les bâtiments aperçus qui l'apportaient avec eux faisaient route sur la division française et grossissaient à vue d'œil. On ne tarda pas à les reconnaître pour de grands bâtiments armés. L'amiral Sercey fit alors le signal de se préparer au combat, et peu après il ordonna de se former sur une ligne de convoi, dont *la Forte* prit la tête. A six heures, tout étant disposé à bord des frégates pour une action, l'amiral vira de bord, ainsi que toute la division, car ce n'était qu'en s'approchant de ces bâtiments qu'on pourrait reconnaître si c'étaient des vaisseaux de la Compagnie des Indes ou des vaisseaux de guerre. L'amiral leur fit alors les signaux des vaisseaux du roi à ceux de la Compagnie; ils n'y répondirent pas.

A midi la division française arbora ses pavillons; les vaisseaux ne hissèrent point les leurs, mais ils virèrent de bord et prirent la bordée de l'est sous toutes voiles, comme pour prendre chasse. Bientôt la division leur eut gagné le vent, et elle les approcha tellement que *la Forte*, qui tenait la tête de la ligne, ne s'en trouvait plus qu'à une portée et demie de canon. A cette distance on put compter leurs sabords et reconnaître que c'étaient deux vaisseaux de soixante-quatorze. On apprit depuis que c'étaient *l'Arrogant* et *le Victorieux*. Le contre-amiral Sercey calcula de suite sa position. Les forces qu'il allait avoir à combattre étaient supérieures aux siennes. Peut-être ces deux vaisseaux n'étaient-ils pas seuls dans ces parages, et un engagement, quel qu'en fût le résultat, heureux ou malheureux, éloigné comme il l'était du seul port où il pût se réfugier pour réparer ses avaries, pouvait avoir des conséquences fâcheuses pour les bâtiments

sous ses ordres. D'un autre côté, cependant, cet engagement était en quelque sorte inévitable. La situation des côtes, la variété des vents et l'infériorité de marche de *la Cybèle* et de *la Prudente*, tout donnait à l'ennemi la facilité de l'attaquer, s'il le voulait. L'amiral alors crut devoir manœuvrer de manière à prouver aux deux vaisseaux qu'il ne craignait ni ne provoquait le combat. Il forma sa ligne de bataille avec les quatre plus fortes frégates, dans cet ordre : *la Cybèle*, *la Forte*, *la Seine* et *la Vertu*, conservant un peu au vent de cette ligne, *la Prudente* et *la Régénérée* designées comme escadre légère.

A huit heures du soir les deux vaisseaux, qui avaient couru le même bord que la division, se trouvèrent fort près de *la Vertu*, qui était à la queue de la ligne; mais ils s'en écartèrent ensuite, se maintenant néanmoins à une distance qui pût leur permettre de conserver la division à vue. Ils parurent toutefois avoir l'intention d'attaquer pendant la nuit, car à la chute du jour ils allumèrent leurs fanaux de combat et conservèrent leur grand pavillon de poupe. A huit heures et demie, les vents ayant un peu varié et la division se trouvant très près de terre, l'amiral fit virer vent devant par la contremarche, afin de gagner le vent à l'ennemi.

Toute la nuit se passa en observation. Le lendemain 9 septembre, au point du jour, les deux vaisseaux se trouvaient à une petite portée de canon de la frégate de queue. La ligne française se prolongeait est et ouest; les vaisseaux ennemis lui restaient au nord-nord-ouest. La division continuait sa route en prolongeant la terre. A cinq heures et demie, l'amiral, voyant que le combat était inévitable, résolut de le commencer lui-même; en conséquence il fit virer de bord et former l'ordre de bataille renversé, *la Vertu* en tête. Dans cet ordre il

poussa sa bordée de manière à gagner le vent aux vaisseaux. A six heures et demie il fit le signal de commencer le feu dès qu'on serait à portée. A sept heures vingt minutes, *la Vertu* était à demi-portée de canon des vaisseaux auxquels elle présentait l'avant. Quelques moments après celui qui était le plus avancé lui envoya sa volée. Celle-ci ne put riposter que lorsque ce vaisseau laissa arriver, suivi de son compagnon, pour prolonger la ligne française à contre-bord. Ce mouvement s'exécuta lentement, à cause de la faiblesse du vent, en sorte que *la Vertu* et *la Seine* demeurèrent long-temps exposées seules au feu des deux vaisseaux; elles en souffrirent beaucoup. Bientôt l'action devint générale; mais les deux frégates de l'escadre légère ne purent d'abord y prendre une part très active à cause de leur position relativement à *la Forte* et à *la Cybèle*, qu'elles doublaient. Malheureusement le calme qui régnait ne permettait pas à la division de manœuvrer pour prendre des positions favorables, et ce n'était qu'au moyen des avirons de galère que les frégates pouvaient éviter de recevoir des volées d'enfilade. A neuf heures, l'un des vaisseaux, qui avait eu sa vergue de petit hunier coupée, laissa arriver et se retira du feu. Une épaisse fumée sortait de tous ses côtés, le feu était à son bord et il faisait tous ses efforts pour l'éteindre. Tout le feu des frégates put alors se réunir sur l'autre vaisseau. Il ne riposta que faiblement et fut bientôt criblé, dégréé, presque démâté et forcé de quitter le champ de bataille. A onze heures le combat avait entièrement cessé, et les deux vaisseaux anglais, délabrés, se retiraient lentement. La division française, bien ralliée, reprit sa route de la veille, formée sur deux colonnes. Dans ce combat elle eut quarante-deux hommes tués et cent quatre blessés.

En quittant ces parages le contre-amiral Sercey se rendit à l'île du Roi, dans l'archipel de Mergui. Quinze jours lui ayant suffi pour s'approvisionner de bois et d'eau et faire à ses frégates les réparations les plus indispensables, il appareilla, traversa le golfe du Bengale, et reparut sur la côte de Coromandel, afin que les Anglais ne publiassent point qu'ils l'avaient mis hors d'état de tenir la mer. Ayant été jusque par le travers de Trinquemale sans faire aucune rencontre, et ses vivres diminuant, il se décida à faire route pour Batavia, afin de s'y ravitailler.

La division y arriva le 18 novembre 1796. La présence de l'amiral dans cette colonie fut utile pour fixer la vacillation des habitants qui tendaient à la livrer aux Anglais. Il y approvisionna ses frégates et obtint de la haute régence quatre lacks de roupies (environ un million), qui furent employés à l'approvisionnement de l'Ile-de-France en riz, en agrès et en apparaux.

Après un séjour de six semaines à Batavia, le contre-amiral Sercey mit à la voile pour retourner à l'Ile-de-France, en débouquant par le détroit de Bali. Il passa dans l'est de Java et croisa du côté des détroits que traversent les bâtiments anglais qui se rendent en Chine. Cette croisière ayant eu peu de succès, et les équipages étant très fatigués, la division se dirigea sur l'Ile-de-France, où elle rentra dans les derniers jours de février, après huit mois d'absence.

Il y trouva la frégate *la Preneuse* et la corvette *la Brûle-Gueule*. Ces bâtiments avaient précédé dans l'Inde la division de l'amiral Sercey; mais ils étaient en croisière dans le canal de Mozambique lorsqu'elle arriva d'Europe.

Peu de temps après sa rentrée à l'Ile-de-France, *la*

Cybèle ayant besoin d'un radoub, qui eût été trop dispendieux dans la colonie, l'amiral la renvoya en France; mais ne voulant pas laisser celles de ses frégates qui étaient en état de tenir la mer dans une oisiveté qui ne pouvait qu'être dangereuse pour les équipages, il en expédia deux, ainsi que la corvette, pour une croisière sur la côte d'Afrique.

A cette époque l'Ile-de-France éprouvait des symptômes d'agitation; on s'y rappelait désagréablement du renvoi des agents du Directoire, et les hommes amis du trouble excitaient les militaires et les marins contre les colons. Dans cet état de choses, l'assemblée coloniale, redoutant les suites que pourrait occasionner une conflagration, pressa l'amiral d'éloigner de la colonie les forces sous son commandement, alléguant l'impossibilité où l'on se trouvait d'alimenter un nombre d'hommes aussi considérable. Ce prétexte était spécieux; mais l'amiral ne crut pas pouvoir se refuser au vœu de l'assemblée coloniale, et il fit immédiatement ses préparatifs de départ. Il embarqua même sur sa division trois cents hommes des troupes de la garnison, qu'il convint avec le gouverneur d'envoyer à Batavia.

Cependant le moment était mal choisi pour priver l'Ile-de-France de ses principaux moyens de défense; le bruit courait alors que les Anglais préparaient un armement contre cette colonie. L'amiral, pour ménager les esprits et ne pas abandonner l'Ile-de-France à elle-même, prit le parti de n'aller qu'aux Seychelles. De là il pouvait surveiller les mouvements des Anglais et agir suivant les circonstances. En y arrivant, il y trouva les deux frégates et la corvette qu'il avait envoyées en croisière quelques mois auparavant. Alors il expédia pour Batavia *la Seine* et *la Vertu,* avec les trois cents hommes qu'il

avait promis d'y faire passer. Il détacha *la Brûle-Gueule* à Tranquebar pour y prendre des renseignements sur les opérations des Anglais, et il envoya *la Régénérée* à Madagascar pour sauver l'équipage d'un corsaire français qui avait fait côte dans le N.-O. de cette île. Après deux mois d'absence il rentra au port N.-O. avec *la Forte* et *la Preneuse,* qui coulait bas d'eau.

A peine Sercey fut-il arrivé à l'Ile-de-France que le gouverneur lui proposa d'envoyer à Batavia les deux cents hommes qui restaient encore du douzième bataillon. Ces troupes venues de France avec les agents portaient ombrage à la colonie. En vain l'amiral représenta que c'était compromettre la sûreté de l'île, à la conservation de laquelle son premier devoir était de veiller; ses observations ne furent point écoutées; l'assemblée coloniale était devenue l'arbitre de toutes les opérations militaires et administratives, et elle alla même jusqu'à blâmer l'amiral d'avoir opéré son retour. Sur ces entrefaites la corvette *la Brûle-Gueule,* arrivant de Tranquebar, calma les inquiétudes qu'on avait conçues sur l'armement des Anglais; l'amiral alors se décida à accéder au vœu de l'assemblée coloniale, et il expédia pour Batavia *la Forte* et *la Régénérée,* avec le restant du douzième bataillon. Les forces navales sous ses ordres étant ainsi disséminées, il crut devoir rester dans la colonie, afin de leur donner, à leur retour, les directions convenables.

Après avoir rempli leur mission à Batavia, ces deux frégates opérèrent leur retour à l'Ile-de-France, approvisionnées de vivres pour six mois, mais n'ayant pu exécuter le plan de croisière que leur avait prescrit l'amiral, en raison du grand nombre de malades qu'elles avaient à bord.

Le retour de ces bâtiments excita de nouveau les plaintes de l'assemblée coloniale. Elle déclara à l'amiral que désormais la colonie ne fournirait plus ni vivres ni approvisionnements à la division navale, et elle lui fit connaître que le salut de la colonie exigeait qu'elle n'y reparût plus.

La position de l'amiral était inquiétante. Il essaya de résister aux volontés de l'assemblée coloniale en en appelant à l'autorité du gouverneur; mais, comme nous l'avons dit, cette assemblée avait usurpé tous les pouvoirs, et le général Malartic n'était plus qu'un instrument dont elle disposait à son gré. Sentant alors qu'une résistance ouverte pourrait devenir dangereuse, il se résigna à éloigner d'abord une partie de sa division : *la Vertu* et *la Régénérée* reçurent l'ordre de se rendre en France. Il ne lui restait plus que trois frégates et une corvette; il les tint constamment à la mer, et suppléa, par le produit des prises qu'elles firent, aux ressources que la colonie lui refusait.

L'Ile-de-France n'avait plus pour garnison que des débris des cent septième et cent huitième régiments, dont la plupart des officiers et des sous-officiers, mariés à des femmes du pays, se trouvaient unis d'intérêts avec les habitants. L'assemblée coloniale comptait sur les chefs; mais les soldats ne lui inspirant pas la même confiance, elle résolut de les éloigner et de se débarrasser ainsi entièrement des troupes européennes. Elle obtint donc du docile général Malartic un ordre de les envoyer à Batavia. Cette colonie malsaine leur présentant l'idée d'une déportation, ils s'insurgent et refusent de s'embarquer. Le gouverneur, accompagné de quelques membres de l'assemblée coloniale, les somme d'obéir à l'ordre qui leur a été donné; ils réitèrent leur refus. Une

négociation à main armée s'entame alors entre les insurgés et la garde nationale, et il en résulte que les soldats, au lieu d'aller à Batavia, seront conduits en France, et la frégate *la Seine*, ainsi qu'un bâtiment marchand frété à cet effet, sont désignés pour les y conduire. La frégate fut prise aux attérages.

Des huit bâtiments que le contre-amiral Sercey avait sous ses ordres, quatre avaient été expédiés pour France, deux étaient à Batavia, un autre en croisière; il ne lui restait qu'une corvette qui vint lui annoncer que le gouvernement hollandais de Batavia lui faisait les propositions les plus avantageuses pour l'approvisionnement de sa division. L'amiral crut devoir s'y rendre; il s'embarqua sur *la Brûle-Gueule* et arriva dans cette colonie au mois de juin 1798. Il n'y trouva que *la Preneuse*, qui y avait relâché à la suite d'une brillante campagne à la côte de Malabar. L'amiral, en attendant le retour de *la Forte* et de *la Prudente*, alla s'établir à Sourabaya. De là il expédia *la Preneuse* et *la Brûle-Gueule* pour une croisière dans les détroits de l'est et dans l'archipel de la Chine. Le résultat de cette campagne, qui dura environ trois mois, fut la prise ou la destruction de quarante bâtiments de commerce anglais.

Au retour de ces deux bâtiments, Sercey, qui avait attendu vainement les frégates que le général Malartic avait promis de lui renvoyer, se décida à se rendre à l'Ile-de-France. Il s'embarqua sur *la Preneuse* et y arriva au mois de mai 1799, chassé par des forces supérieures qui croisaient devant l'île et qui lui en disputèrent vivement l'entrée. Là il apprit que *la Prudente*, livrée à des particuliers pour être armée en course, et commandée par un homme du choix de l'assemblée coloniale, avait été prise ignominieusement par une frégate de sa

force. L'autre, *la Forte*, qui avait été confiée à un vieillard inepte par la même autorité, s'était fait prendre à l'embouchure du Gange. Ces pertes déconcertaient le projet qu'avait conçu l'amiral Sercey. Par une négociation adroite et par des communications avec les gouverneurs des possessions espagnoles, il s'était ménagé le concours de leurs forces, et il n'attendait que le retour de ces frégates pour se rendre aux Manilles, afin d'intercepter un convoi nombreux qu'il savait devoir partir de Chine pour l'Angleterre.

Par suite de ces événements il ne lui restait d'une si belle division que *la Preneuse* et *la Brûle-Gueule*. Au mois d'août suivant il expédia la première pour une croisière sur les côtes d'Afrique. Après une campagne d'environ quatre mois, pendant laquelle elle avait soutenu deux engagements successifs, *la Preneuse* rentrait à l'Ile-de-France, lorsque, attaquée par deux vaisseaux à l'entrée du port, elle succomba après la plus courageuse résistance[1]. Quelques mois ensuite *la Brûle-Gueule* fut envoyée en France, en exécution des ordres de l'assemblée coloniale.

En examinant avec impartialité la conduite de l'amiral Sercey pendant les six années qu'il a passées dans les mers de l'Orient, on se convaincra que les événements qui ont eu pour résultat la destruction de la division à ses ordres ne peuvent lui être imputés. Jusqu'au dernier moment il l'a employée avec autant d'habileté que de bonheur. Abandonné, pour ainsi dire, par le gouvernement de la métropole, contrarié dans ses plans par l'assemblée coloniale, ne trouvant aucun appui dans le gouverneur Malartic, dont l'âge avait affaibli les facultés,

(1) Voir la notice L'Hermitte, tome I, page 65.

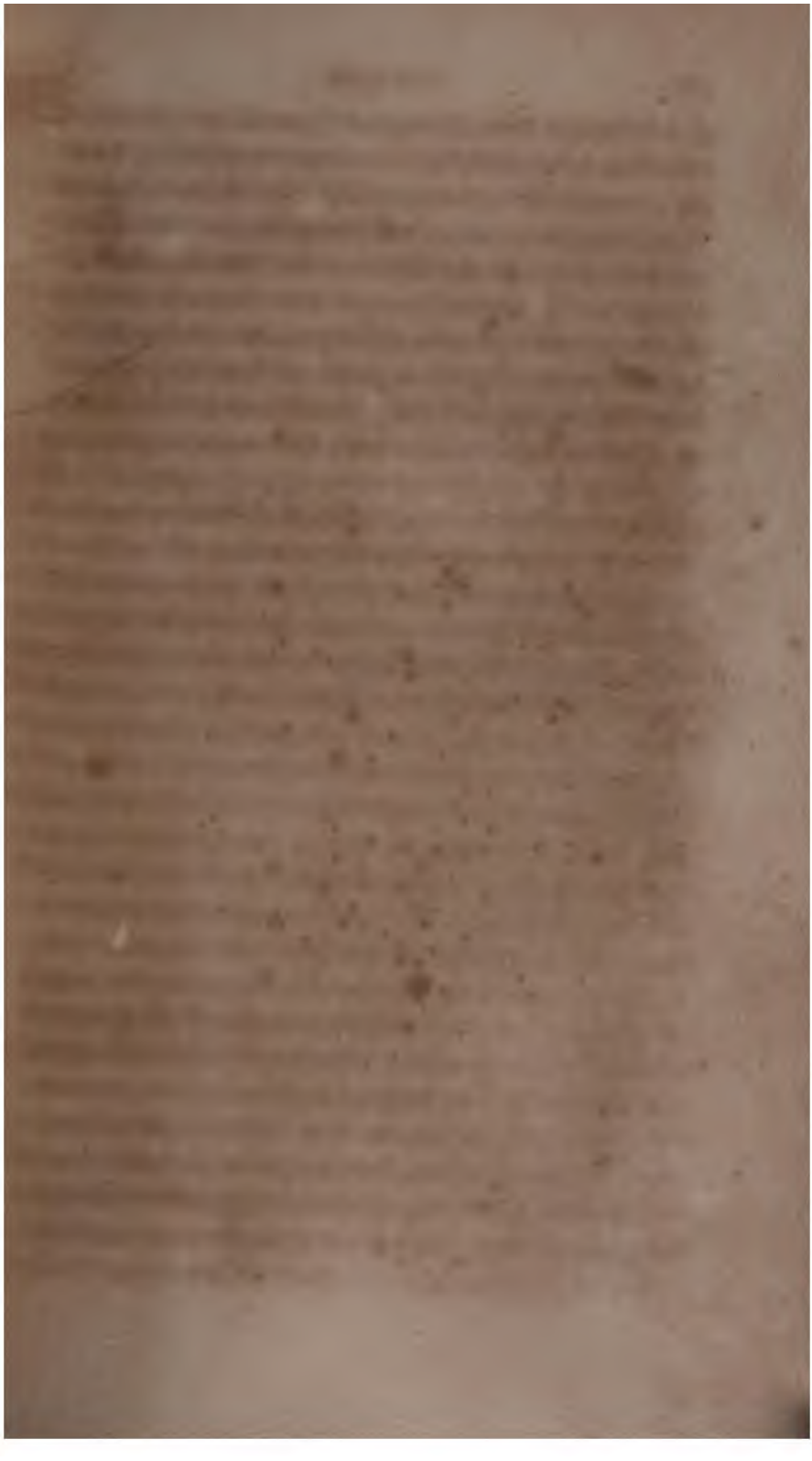
l'amiral a cependant su se créer des ressources et multiplier ses forces en les entretenant dans une continuelle activité. Fidèle au plan qui lui avait été tracé par ses instructions, il a, avec huit bâtiments de force moyenne, harcelé et molesté le commerce anglais, protégé nos établissements et ceux de nos alliés contre un ennemi qui avait dans ces parages six vaisseaux, dix frégates et un grand nombre de bâtiments. En comparant ces résultats à la faiblesse des moyens d'action, on reconnaîtra qu'ils n'ont pu être obtenus qu'à force de zèle et de persévérance.

L'amiral Sercey, dont les services étaient désormais inutiles dans les mers de l'Inde, opéra son retour en France en 1802. Il n'y retrouvait plus le gouvernement dont il avait reçu sa mission sept ans auparavant. Sa conduite et ses opérations avaient été l'objet de jugements divers; il crut devoir les exposer dans un rapport général qu'il soumit au ministre de la marine Decrès. Par suite du compte qui en fut rendu au premier consul, on proposa à Sercey de continuer ses services dans le grade de contre-amiral; mais lui, qui croyait avoir droit à des récompenses méritées, rejeta cette offre et demanda sa retraite. Ses demandes réitérées furent long-temps éludées; mais enfin il l'obtint au mois d'août 1804 et se retira à l'Ile-de-France. Lorsqu'en 1810 cette colonie fut attaquée par les Anglais, Sercey, quoique n'étant plus au service, sollicita et obtint du gouverneur d'être employé à sa défense, et le général Decaen lui confia le commandement de la partie du sud du port et de l'île.

La colonie se rendit par capitulation, après cinq jours de siége; Sercey, ne voulant pas subir le joug des Anglais, vendit les propriétés qu'il y avait et revint en France avec sa famille.

A la Restauration Sercey fut nommé président de la commission chargée d'aller en Angleterre pour y traiter de l'échange des prisonniers français. A son retour de cette mission il fut promu au grade de vice-amiral (28 mai 1814) et bientôt après nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur. En 1816 il fut fait commandeur de Saint-Louis, en 1820 grand'croix du même ordre, et en 1825 grand'croix de la Légion-d'Honneur. Admis à la retraite au mois d'avril 1832, le marquis de Sercey jouit aujourd'hui dans la pairie d'un repos acquis après de longs et honorables services.

L'un des fils de l'amiral Sercey (Éole-Émile) sert dans la marine comme capitaine de corvette.



VILLARET DE JOYEUSE.

VILLARET DE JOYEUSE

(LOUIS-THOMAS),

VICE-AMIRAL, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Auch en 1750, mort à Venise en 1812.

La famille de Villaret, qui tenait un rang distingué dans la noblesse de Gascogne, le destinait à l'état ecclésiastique; mais ses penchants le portaient vers la marine. Toutefois on ne consulta point ses goûts, et par des motifs de convenance on le fit admettre dans les gendarmes de la maison du roi. Une affaire d'honneur, dans laquelle son adversaire succomba, le força de quitter ce corps, et sa famille, cédant enfin à ses instances, consentit à ce qu'il entrât dans la marine. Il avait alors seize ans.

Un caractère vif, un courage ardent et un zèle que les difficultés semblaient augmenter encore, telles étaient les qualités qui le firent bientôt distinguer par ses chefs, et qui lui valurent un avancement rapide. Embarqué comme lieutenant de vaisseau sur la frégate *l'Atalante*, en 1773, il fit plusieurs campagnes dans les mers de l'Inde. Se trouvant sans emploi à Pondichéri lorsque les Anglais vinrent mettre le siége devant cette place en 1778, il

VILLARET DE JOYEUSE

(LOUIS-THOMAS),

VICE-AMIRAL, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, GRAND'CROIX DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Auch en 1750, mort à Venise en 1812.

La famille de Villaret, qui tenait un rang distingué dans la noblesse de Gascogne, le destinait à l'état ecclésiastique; mais ses penchants le portaient vers la marine. Toutefois on ne consulta point ses goûts, et par des motifs de convenance on le fit admettre dans les gendarmes de la maison du roi. Une affaire d'honneur, dans laquelle son adversaire succomba, le força de quitter ce corps, et sa famille, cédant enfin à ses instances, consentit à ce qu'il entrât dans la marine. Il avait alors seize ans.

Un caractère vif, un courage ardent et un zèle que les difficultés semblaient augmenter encore, telles étaient les qualités qui le firent bientôt distinguer par ses chefs, et qui lui valurent un avancement rapide. Embarqué comme lieutenant de vaisseau sur la frégate *l'Atalante*, en 1773, il fit plusieurs campagnes dans les mers de l'Inde. Se trouvant sans emploi à Pondichéri lorsque les Anglais vinrent mettre le siége devant cette place en 1778, il

offrit ses services au gouverneur et déploya dans cette circonstance des talents et une bravoure tels que, sur le compte qui en fut rendu au roi par M. de Bellecombe, Villaret fut nommé capitaine de brûlot.

En 1781 il commandait en cette qualité *le Pulvériseur*, qui faisait partie de l'escadre du bailli de Suffren. Cet amiral, qui avait apprécié tout le mérite de Villaret, lui confia le commandement de *la Bellone* après le combat de Goudelour, et quelques mois plus tard il le fit passer à celui de la frégate *la Naïade*, en le chargeant d'aller prévenir de l'arrivée de l'escadre anglaise à la côte deux vaisseaux et deux frégates qui croisaient à la hauteur de Madras. La mission était périlleuse; le capitaine Villaret, en recevant ses instructions de la main de Suffren, lui demanda, avec cette gaîté qui le caractérisait, s'il avait eu soin d'y joindre des lettres de recommandation pour l'amiral anglais et pour le gouverneur de Madras.

L'événement ne tarda pas à justifier ces pressentiments. Trois jours après son départ, *la Naïade* eut connaissance d'un vaisseau ennemi : c'était *le Sceptre*, de soixante-quatre canons. Villaret manœuvra pour lui échapper, mais sans succès. Le combat dura pendant cinq heures avec acharnement. *La Naïade* avait causé au vaisseau anglais des avaries majeures; mais elle-même, plus maltraitée, fut enfin obligée d'amener. Le capitaine du *Sceptre* vint recevoir Villaret à son arrivée à bord, et en lui rendant son épée que celui-ci lui remettait : « *Monsieur*, dit-il, *vous nous donnez une belle frégate, mais vous nous l'avez fait payer bien cher.* » Lorsqu'au mois de juin 1783 la paix le ramena au milieu de ses camarades, Suffren lui fit l'accueil le plus distingué et le décora de la croix de Saint-Louis.

En 1791, Villaret, qui venait d'être fait capitaine de vaisseau, prit le commandement de la frégate *la Prudente*, destinée pour Saint-Domingue. Il se trouvait dans cette colonie lors des premiers troubles qui y éclatèrent, et il contribua par sa fermeté à retarder, au moins pour quelque temps, les déplorables événements dont plus tard elle fut le théâtre.

Quoique opposé aux principes de la révolution, Villaret ne crut pas devoir suivre l'exemple de ceux de ses camarades qui émigrèrent, et, mû par d'autres considérations, il prit en 1793 le commandement du vaisseau *le Trajan*, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du vice-amiral Morard de Galles. L'année suivante il fut élevé au grade de contre-amiral, et Jean-Bon Saint-André le proposa au comité de salut public pour remplacer Morard de Galles, qui venait d'être destitué. « Je « sais, écrivait ce représentant, que Villaret est un aris- « tocrate; mais il est brave, et il servira bien. »

On était alors au fort de la terreur. L'esprit de révolte et d'insubordination régnait dans l'armée navale, et plusieurs officiers en avaient éprouvé les funestes effets. Villaret ne recula point devant ces dangers. Nommé au commandement de la flotte de Brest, il porta son pavillon sur le vaisseau *les États de Bourgogne*, qui avait pris le nom de *la Montagne*. Cette flotte, composée de vingt-six vaisseaux, reçut quelques jours après l'ordre de sortir du port, avec la mission d'aller au-devant d'un nombreux convoi chargé de grains arrivant des États-Unis de l'Amérique, sous le commandement du contre-amiral Vanstabel. Les instructions recommandaient à l'amiral de croiser à la hauteur des îles *Coves* et *Flores* et d'y attendre le convoi. Il devait surtout éviter tout engagement avant de l'avoir rencontré. Villaret se con-

formait ponctuellement à cet ordre, et déjà plusieurs prises avaient été amarinées, lorsque, le 28 mai 1794, on eut connaissance de l'armée anglaise, forte de trente vaisseaux de ligne, commandés par l'amiral Howe. Villaret, fidèle à ses instructions, voulait éviter de combattre; déjà le signal de tenir le vent allait être hissé, mais Jean-Bon Saint-André, qui était embarqué sur *la Montagne*, prenant sur lui de désobéir aux ordres du comité de salut public, et usant de l'espèce de supériorité que lui donnait son titre de représentant, commande à l'amiral de se préparer à combattre. Vainement celui-ci représente les dangers d'une action dont les suites peuvent compromettre la sûreté du convoi qu'il est chargé de protéger; il est contraint de donner l'ordre d'attaquer.

L'armée française se forma en ligne de bataille au plus près du vent, et cette manœuvre fut imitée par l'amiral Howe. La supériorité du nombre permit à cet amiral de détacher de son armée cinq vaisseaux qui, laissant le corps de bataille à trois lieues sous le vent, vinrent tirailler sur l'arrière-garde française. Il était alors presque nuit, et cette escarmouche, qui dura environ une heure, n'eut point de résultat sérieux. Le lendemain, au point du jour, l'amiral Villaret s'aperçut qu'il lui manquait un vaisseau; mais ne le voyant point parmi les Anglais, il supposa que des avaries l'avaient forcé de quitter le champ de bataille. Il apprit effectivement par ses vaisseaux chasseurs que *le Révolutionnaire*, attaqué par quatre vaisseaux, avait été démâté complétement, et qu'on l'avait vu à la remorque d'une frégate faisant route pour Rochefort. La position du vent, qu'il voulait conserver, l'ayant déterminé à virer de bord par la contremarche, l'amiral Howe manœuvra d'après cette nou-

velle disposition. Villaret fit alors signal à son avant-garde de serrer l'ennemi au feu et de commencer le combat. *Le Montagnard*, vaisseau de tête, envoya sa première volée à dix heures du matin, et l'engagement devint très vif entre les deux avant-gardes; mais la supériorité du feu des Français força l'ennemi à plier et à laisser arriver. L'amiral anglais, s'apercevant que son avant-garde était maltraitée, fit virer par la contre-marche pour tomber sur l'arrière-garde française; mais ce mouvement lui fut désavantageux, car le centre et l'arrière-garde combattirent avec la même valeur que les vaisseaux de tête. Cependant deux vaisseaux français ayant été désemparés se virent tout à coup entourés par toute l'armée ennemie, qui dès lors n'observa plus d'ordre. Villaret, en habile manœuvrier, profita de cette faute; il vira, en ordonnant à l'armée d'imiter sa manœuvre et de prendre la ligne de vitesse sans observer de rang. Ce mouvement inattendu, la célérité et la précision avec lesquelles il fut exécuté, devinrent décisifs pour cette journée; les deux vaisseaux français furent dégagés, l'armée ennemie en désordre fut écrasée, et obligée de fuir en tenant le vent. Ce combat, commencé à dix heures du matin, ne se termina qu'à sept heures du soir, heure à laquelle une brume épaisse força les deux armées de s'éloigner, et les mit pendant deux jours dans l'impossibilité de rien entreprendre.

Cependant, malgré la brume, elles avaient manœuvré de manière à s'observer réciproquement, et lorsqu'enfin, le 1er juin, le soleil vint à paraître, elles se trouvèrent en présence. Les vents étaient au sud. A sept heures l'amiral Howe fit signal de se porter sur la ligne française, qui elle-même s'avançait dans le meilleur ordre de bataille, basbord amures. Le combat commença à neuf heures

du matin et il devint général. On combattait à portée de pistolet et avec un acharnement égal de part et d'autre. Le matelot [1] d'arrière de l'amiral français ayant fait une fausse manœuvre perdit son poste, et mit ainsi *la Montagne* à découvert. Howe, qui le combattait alors, profita de cette faute pour couper la ligne, et se trouva par là en position de battre l'amiral français par la hanche du vent; mais celui-ci, par la vigueur de son feu, ayant réussi à le démâter de son mât de misaine, le força bientôt à l'abandonner et à rallier le vent. Cependant deux vaisseaux à trois ponts et trois autres de soixante-quatorze, qui avaient suivi le mouvement de l'amiral Howe, entourèrent le vaisseau de Villaret et lui livrèrent pendant plus d'une heure un combat à outrance et dont les annales de la marine offrent peu d'exemples.

Pendant ce temps les autres vaisseaux de l'armée française combattaient avec plus ou moins d'avantage, et chacun d'eux, occupé de sa propre défense, avait perdu de vue l'amiral, qui, parvenu enfin à se faire abandonner, se trouva seul et sous le vent de l'armée anglaise. On se peindrait difficilement la douleur et la surprise de Villaret lorsque, le tourbillon de fumée dont il était entouré s'étant dissipé, il vit le spectacle que présentait son armée. Toute l'avant-garde avait plié, le plus grand nombre de ses vaisseaux étaient démâtés et pêle-mêle avec les Anglais; l'un d'eux, *le Vengeur,* venait de couler bas. En ce moment il fit signal à sept ou huit vaisseaux qui étaient devant lui de virer de bord, dans l'espoir d'aller avec eux secourir les vaisseaux de son arrière-garde, sur lesquels les Anglais avaient porté

(1) On nomme ainsi, en terme de marine, le vaisseau qui suit ou précède un autre vaisseau.

tous leurs efforts. Cette manœuvre aurait suffi pour dégager ces six vaisseaux et prendre deux vaisseaux anglais démâtés qui se trouvaient à peu de distance; mais Jean-Bon Saint-André, qui pendant le combat s'était réfugié dans les batteries, monta sur le pont au moment même où Villaret signalait à son arrière-garde qu'il allait voler à son secours. Informé des dispositions de l'amiral, et craignant que le combat ne se rengageât de nouveau, il lui défendit d'exécuter le mouvement auquel il se préparait. On sait de quels terribles pouvoirs étaient alors investis ces proconsuls; Villaret, à son grand regret, se vit forcé de donner le signal de la retraite. Mais, pour rallier le plus grand nombre possible de ses vaisseaux désemparés, il resta pendant deux heures en panne sous le vent des Anglais, tandis que ses frégates et ses corvettes cherchaient à remorquer ceux des vaisseaux français démâtés qui se trouvaient sur le champ de bataille, mêlés parmi les vaisseaux ennemis dans le même état, manœuvre qui s'opéra sans aucun obstacle de la part des Anglais. Enfin, à huit heures du soir, l'amiral Villaret fit servir avec dix-neuf vaisseaux, reste des vingt-six qu'il avait au commencement du combat, et regagna le port de Brest.

Dans ces journées il soutint glorieusement l'honneur du pavillon français, et il ne le soutint pas moins dans le combat de Groix (juin 1795), que lui livra l'amiral Bridport avec des forces doubles des siennes.

En 1796, il fut nommé par le département du Morbihan député au conseil des Cinq-Cents, et il se lia dans cette assemblée avec les chefs du parti de *Clichy*, alors considéré comme le parti royaliste. Condamné à la déportation, par suite de cette liaison, à l'époque du

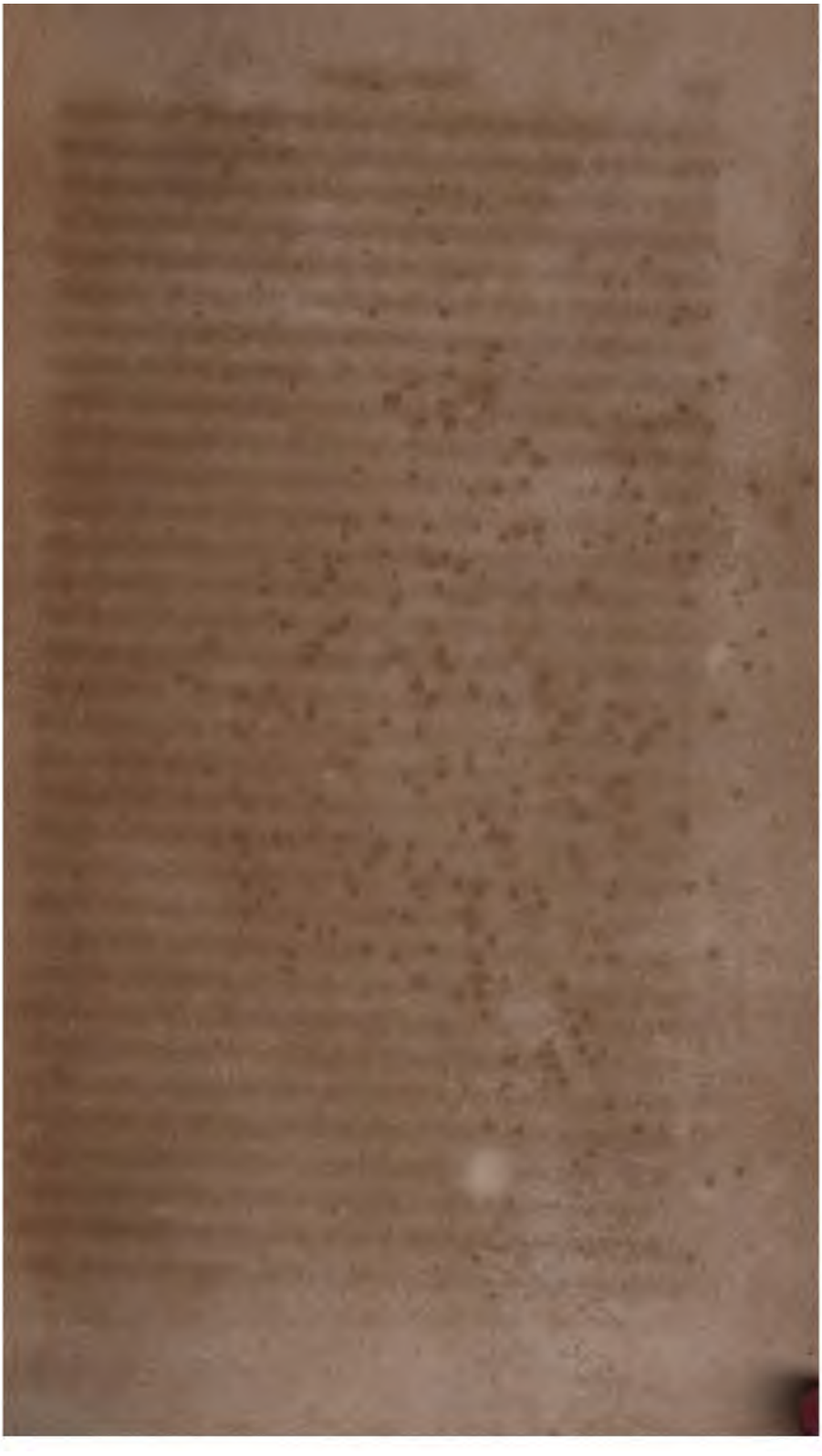
18 fructidor (septembre 1797), il parvint à se soustraire aux recherches, et il évita ainsi le sort qu'éprouvèrent ses collègues dans les déserts de Sinamary. Mais quelque temps après il se rendit volontairement à l'île d'Oleron, lieu d'exil assigné par le Directoire à ceux qui avaient échappé à la déportation, et n'en fut rappelé qu'à l'époque du gouvernement consulaire.

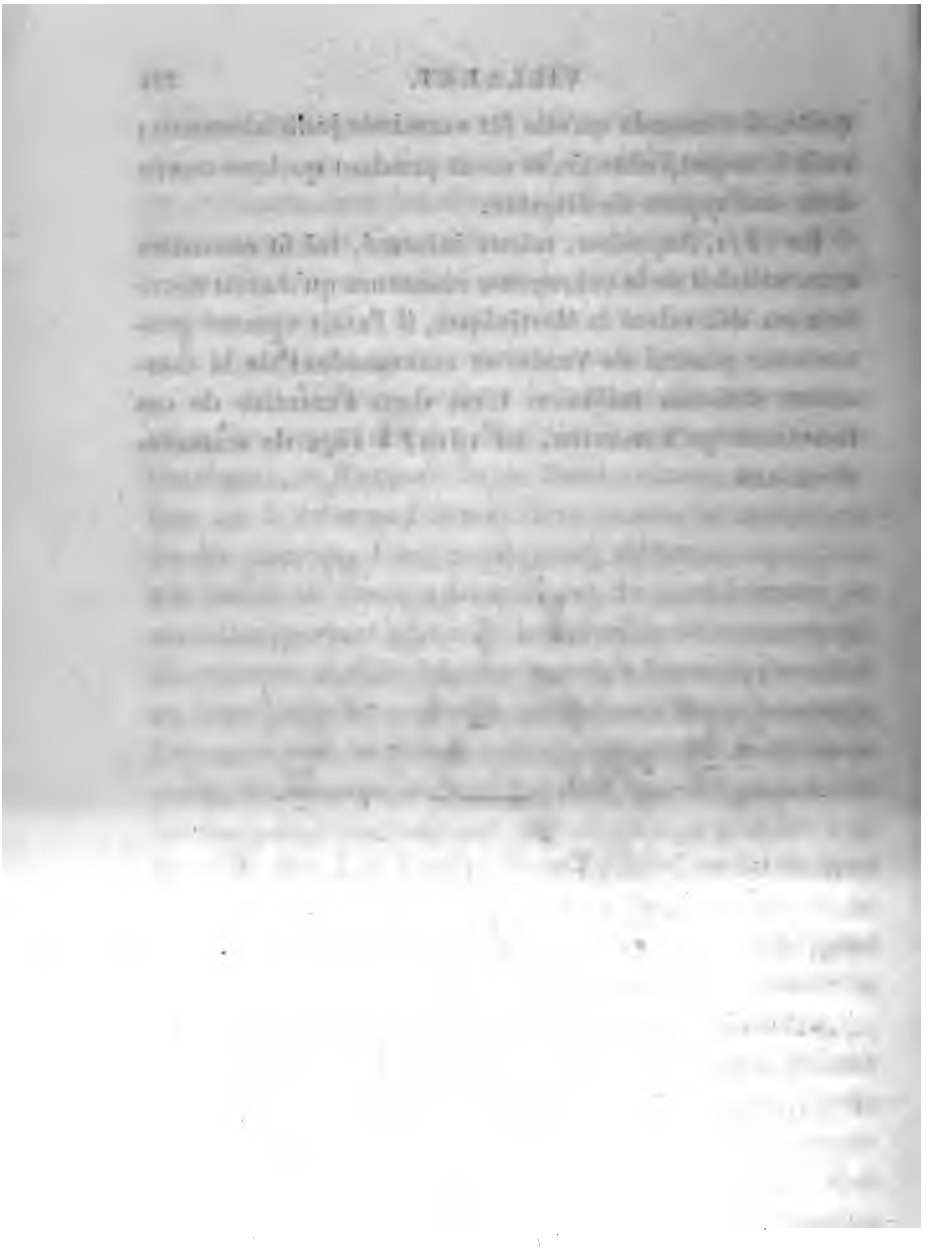
En 1801, l'amiral Villaret fut chargé du commandement des forces navales destinées à agir contre Saint-Domingue, et il appareilla de Brest au mois de décembre, sur le vaisseau *l'Océan*. Son escadre se composait de dix vaisseaux français, de cinq vaisseaux espagnols aux ordres de l'amiral Gravina, et de neuf frégates ou corvettes, portant sept mille hommes de débarquement. Un vaisseau et deux frégates, armés à Lorient, devaient en faire partie et avaient à bord douze cents hommes. Une autre escadre réunie à Rochefort, forte de six vaisseaux, six frégates et deux corvettes, portant trois mille hommes de débarquement, devait aussi se joindre à la flotte de Brest et former l'avant-garde; en sorte que l'ensemble des forces navales sous le commandement de Villaret fut de vingt-deux vaisseaux et dix-neuf frégates portant douze mille hommes de troupes de terre. On sait quel déplorable résultat eut ce grand armement.

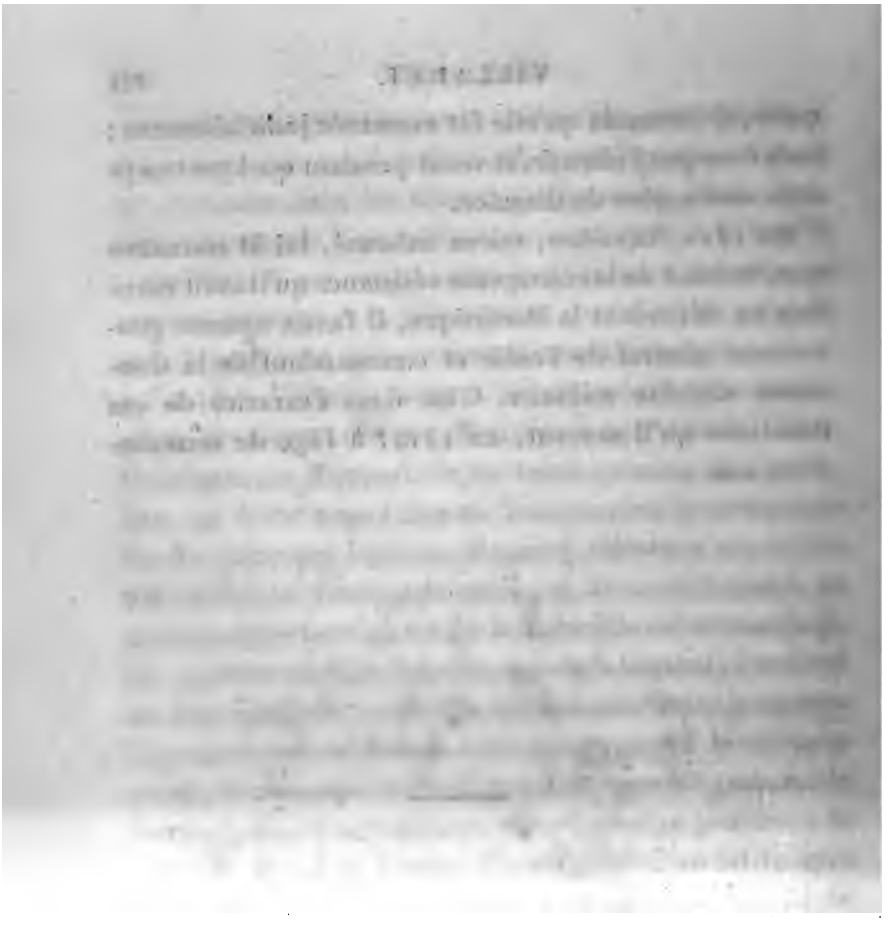
A son retour de Saint-Domingue, en 1802, Villaret fut nommé capitaine général de la Martinique et de Sainte-Lucie. Cette colonie ayant été attaquée par les Anglais, en 1809, il fut obligé de capituler, après une vigoureuse résistance contre des forces supérieures et après avoir éprouvé dans le fort Bourbon le bombardement le plus terrible. Apprenant à son retour en France que sa conduite avait été blâmée par un conseil d'en-

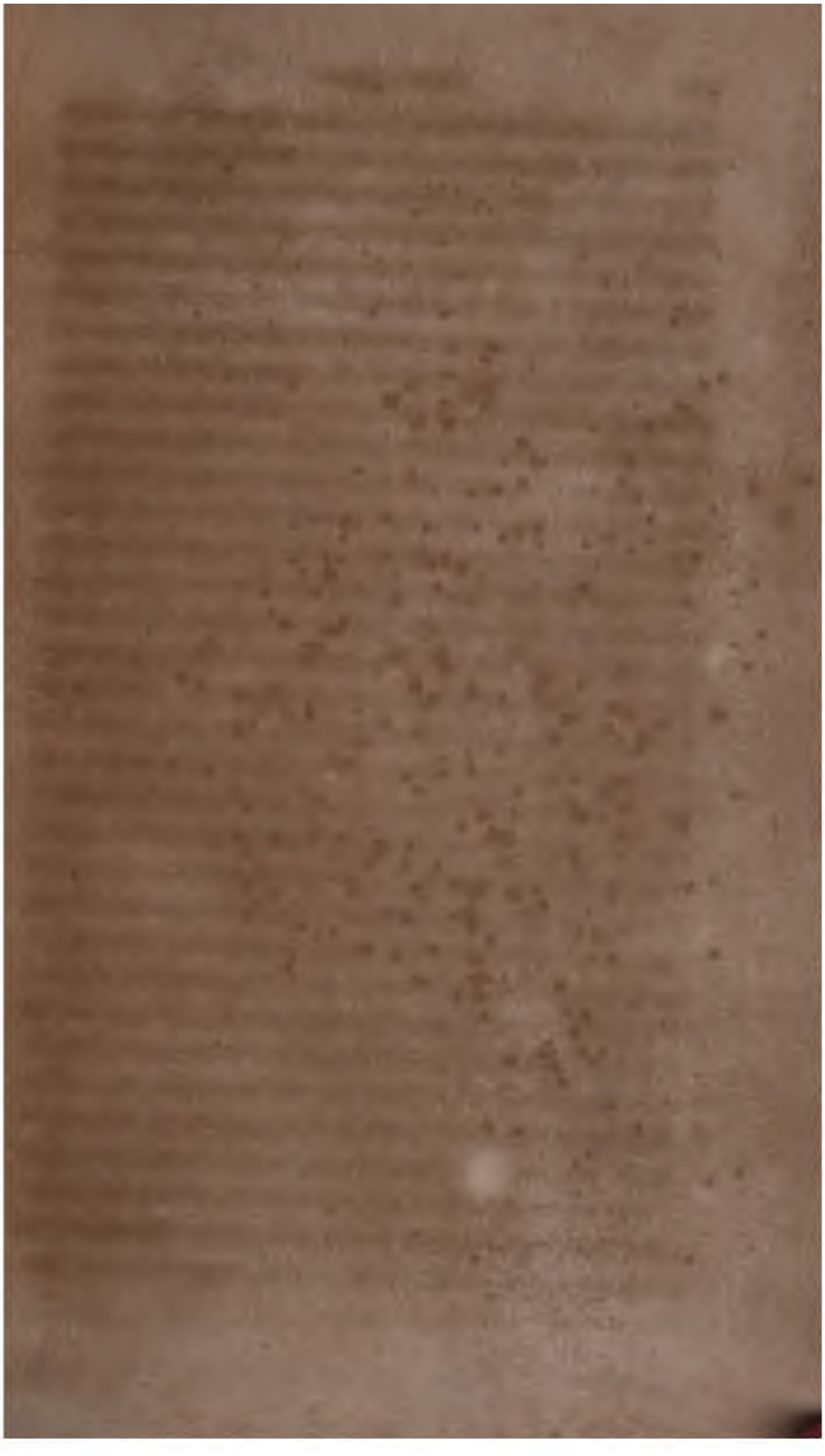
quête, il demanda qu'elle fût examinée judiciairement ; mais il ne put l'obtenir, et vécut pendant quelque temps dans une espèce de disgrâce.

En 1811, Napoléon, mieux informé, lui fit connaître que, satisfait de la courageuse résistance qu'il avait montrée en défendant la Martinique, il l'avait nommé gouverneur général de Venise et commandant de la douzième division militaire. C'est dans l'exercice de ces fonctions qu'il mourut, en 1812, à l'âge de soixante-deux ans.









D'ESTAING.

ESTAING

(CHARLES-HECTOR, COMTE D'),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, CHEVALIER-COMMANDEUR DE L'ORDRE DU SAINT-ESPRIT,

Né au château de Ruvel, en Auvergne, en 1729, mort à Paris le 28 avril 1794.

Le comte d'Estaing était issu d'une noble et ancienne famille du Rouergue, nommée *De Stagno* dans des actes du dixième siècle. Un de ses ancêtres, d'Estaing (Dieudonné), qualifié ancien chevalier, sauva le roi Philippe-Auguste d'un péril imminent à la bataille de Bouvines, en 1214, et en fut récompensé par la permission de placer dans son écu les armes de France, avec un chef d'or pour brisure.

Il commença sa carrière militaire par le grade de colonel dans un régiment d'infanterie, et devint bientôt après brigadier des armées du roi. Il faisait, en cette qualité, partie du brillant état-major qui s'embarqua, en 1757, sur l'escadre du comte d'Aché, avec M. de Lally, nommé commandant général des établissements français aux Indes-Orientales. Cette escadre, qui se composait de huit vaisseaux et deux frégates, partie de Brest le 2 mai 1757, n'arriva à Pondichéri que le 28 avril 1758.

En débarquant, M. de Lally chargea le comte d'Estaing d'aller investir Goudelour avec deux bataillons du régiment de Lorraine et trois cents cipayes. Six jours après cette ville était au pouvoir des Français. Il participa ensuite à la prise du fort Saint-David, surnommé *le Berg-op-Zoom* de l'Inde, qui se rendit à discrétion, le 2 juin suivant, après dix-sept jours de tranchée ouverte.

Trente-huit jours seulement s'étaient écoulés depuis l'arrivée dans l'Inde du général Lally, et déjà tout le sud de la côte Coromandel était balayé d'Anglais. Tremblant pour leur capitale, ils évacuaient leurs places du Nord pour réunir leurs garnisons dans Madras. Lally, impatient de les y assiéger, pousse en avant ses détachements. A son approche les Anglais se replient sur Madras; il veut les y suivre; le comte d'Aché se refuse à l'y transporter sur son escadre. Lally alors guetta l'hivernage de l'escadre anglaise; et le jour même où elle appareille pour Bombay, il dirige son armée en cinq colonnes sur les quatre places fortes qui couvraient la nababie d'Arcate et sur la capitale. Le comte d'Estaing commandait une de ces colonnes. Deux de ces places sont emportées d'assaut, deux capitulent, et Lally entre en vainqueur dans Arcate. Mais c'était à Madras qu'il voulait aller. Dans le conseil qui fut assemblé pour mettre cette entreprise en délibération, le comte d'Estaing rallia tous les membres à ce cri, *qu'il valait mieux périr d'un coup de fusil sur les glacis de Madras que de faim sur ceux de Pondichéri.* En effet, on manquait d'argent, et le gouverneur Leyrit avait déclaré que dans quinze jours il ne pourrait plus payer l'armée ni la nourrir. On se cotisa; Lally prêta cent quarante-quatre mille livres. Avec cette faible ressource, il parvient à mettre en mouvement trois mille soldats blancs et cinq mille noirs, prend

quatre places sur la route, et force la ville noire de Madras le 14 décembre 1758. De quatre-vingt mille habitants qui, la veille, remplissaient cette grande cité, il n'y restait que deux mille Arméniens; mais elle regorgeait de richesses. Pendant que le général et l'état-major s'occupaient à reconnaître le fort Saint-George, la moitié de la troupe se débande et pille Madras, pêle-mêle avec six mille habitants de Pondichéri. Le gouverneur anglais, qui aperçoit ce désordre du haut du fort où il s'était réfugié, fait sortir l'élite de sa garnison. Le régiment de Lorraine prend les Anglais pour le régiment de Lally, les laisse approcher dans la partie droite de la ville, et n'est détrompé qu'en recevant leur feu. Le comte d'Estaing court à sa brigade, mais en s'y rendant, il donne dans un poste anglais, est blessé, renversé de cheval, et fait prisonnier.

Les Anglais, voulant rendre hommage à la brillante valeur qu'il avait déployée contre eux, lui rendirent la liberté sur sa parole; mais le comte, oubliant bientôt cet engagement, se mit à la tête d'un parti de Français, et fit un mal considérable au commerce britanique. Fait prisonnier une seconde fois, les vainqueurs crurent pouvoir alors le traiter avec rigueur, et ils l'envoyèrent en Angleterre, où il fut mis en prison à Portsmouth. Rendu enfin à sa patrie, après quelques années de captivité, il voue aux Anglais une haine dont il rechercha depuis toutes les occasions de leur donner des preuves.

A la paix de 1763, le comte d'Estaing, dont la jeunesse avait été employée tout entière au service de l'armée de terre, fut fait lieutenant général des armées navales. C'était entrer par la mauvaise porte dans un corps si jaloux de ses droits et de ses prérogatives; aussi c'est vraisemblablement à ce motif qu'on doit attribuer le peu

d'estime qu'eurent toujours pour lui les officiers de la marine royale. Il chercha à s'en dédommager en captant celle *des officiers bleus*, et peut-être cette dangereuse faveur, en opposition avec l'opinion qui s'était formée contre lui parmi les siens, ne contribua-t-elle pas peu à la conduite qu'il tint depuis.

En 1778, le comte d'Estaing fut choisi pour commander une escadre de douze vaisseaux et quatre frégates, destinée pour l'Amérique septentrionale. Il porta son pavillon sur *le Languedoc*, de quatre-vingt-dix canons. Parti de Toulon le 13 avril, les vents contraires ne lui permirent d'arriver à l'embouchure de la Delaware que le 8 juillet suivant. L'escadre anglaise, que commandait l'amiral Howe, en était partie depuis le 28 juin, et s'était retirée à Sandy-Hook, près de New-York. L'amiral français l'y suivit; mais ne jugeant pas à propos de la forcer à son mouillage parce que *le Languedoc* et *le Tonnant* tiraient trop d'eau pour pouvoir franchir les passes, il leva l'ancre le 22 juillet, et alla, de concert avec les Américains, se présenter devant Rhode-Island. Aussitôt que le corps de troupes américaines qui avait pris poste auprès de Providence eut effectué son débarquement dans cette île, le comte d'Estaing força, le 8 août, le passage de New-Port et entra dans la baie de Connecticut. A cette approche subite, les Anglais furent saisis d'une si grande frayeur, que, sans examiner s'ils pourraient prolonger leur résistance, ils brûlèrent cinq frégates, deux corvettes et plusieurs magasins.

La conquête de Rhode-Island devait jeter un grand éclat sur les premières opérations des armes françaises et américaines réunies; aussi les généraux des deux nations prirent-ils, de concert, toutes les mesures propres à y parvenir.

De son côté, l'amiral Howe, qui connaissait l'importance de cette position, faisait ses préparatifs pour y porter des secours, et quoique ses forces fussent inférieures à celles des Français, il ne désespérait pas de réussir dans cette entreprise. Une bataille allait décider à laquelle des deux nations devait rester l'empire des mers du Nouveau-Monde.

L'amiral anglais était informé de la station que le comte d'Estaing avait assignée à ses vaisseaux pour l'attaque de Rhode-Island, il savait qu'il ne pouvait appareiller du mouillage qu'il avait pris que par des vents du nord, qui, au mois d'août, soufflent rarement dans ces parages, et dans cette assurance, il avait lui-même jeté l'ancre, le 9 août, à la hauteur de la pointe de Judith; mais ses prévisions furent trompées, car le vent ayant passé au nord, le 10, le comte d'Estaing en profita pour couper immédiatement ses câbles et aller lui présenter le combat.

Les deux escadres étaient en présence et manœuvraient, l'une pour engager, l'autre (l'anglaise) pour éviter le combat, lorsqu'un des plus terribles coups de vent qu'on eût essuyé depuis long-temps dans ces parages, vint les assaillir dans la nuit du 11 au 12, et les dispersa. Cette tempête dura quarante heures. L'escadre française fut très maltraitée, la plupart des vaisseaux éprouvèrent des avaries majeures. *Le Languedoc* fut démâté complétement, il perdit son gouvernail, et errant dans cet état, il fut rencontré et attaqué par un vaisseau anglais de cinquante canons, dont, peut-être, il serait devenu la proie, si deux de ses vaisseaux, moins maltraités, ne fussent venus inopinément à son secours. Par une coïncidence singulière, *le Tonnant*, de quatre-vingts

alement démâté, faillit aussi tomber au pou-
vaisseau anglais auquel il échappa par une
lable. Toutefois le comte d'Estaing fut assez
ur rallier successivement tous les bâtiments
dre, et le 13, au soir, il vint reprendre son
mou levant Newport.

Le comte d'Estaing n'était pas un de ces hommes savamment audacieux, qui ne s'éloignent des règles de la prudence ordinaire que pour suivre les inspirations du génie. La conquête de Rhode-Island pouvait encore s'effectuer, et il y trouvait alors les moyens nécessaires pour réparer son escadre. Celle des Anglais, que la tempête n'avait pas plus épargné que la sienne, avait relâché à Sandy-Hook, et il était présumable qu'elle n'en pourrait sortir de quelque temps. Le général américain Sullivan n'avait point quitté Rhode-Island, il y avait même reçu quelques renforts, et il pressait le comte d'Estaing de venir à son secours. Le marquis de Lafayette joignait ses instances à celles des Américains; rien ne put vaincre les résolutions de l'amiral, l'escadre remit à la voile; mais pour se rendre dans la rade commode et sûre de Boston, où elle mouilla. Dès lors, il ne resta plus aux Américains d'autre parti à prendre que celui de s'occuper sérieusement de leur retraite; le général Sullivan la fit exécuter en bon ordre, dans la nuit du 28 au 29 août, et les Anglais prirent immédiatement possession de Rhode-Island.

Tels furent les résultats de la campagne du comte d'Estaing dans les parages de l'Amérique septentrionale. La présence d'une escadre française y contint les Anglais sur la défensive, rendit inutiles les efforts que la Grande-Bretagne avait faits cette année pour soumettre ses co-

lonies, et donner un nouveau degré de consistance à leur indépendance[1]. Si la traversée de l'escadre française eût été moins longue, il est très probable qu'elle eût surpris l'amiral Howe dans la Delaware, et alors les résultats de cette campagne eussent pu être bien autrement importants.

Cependant le comte d'Estaing brûlait de profiter, soit par quelque conquête, soit par une victoire navale, de sa supériorité sur l'escadre anglaise. Après avoir réparé ses vaisseaux à Boston, il remit à la voile le 4 novembre 1778 et se dirigea sur les Antilles. Dans le même temps, cinq vaisseaux anglais et une frégate, escortant un convoi de cinquante-neuf bâtiments, appareillaient de Sandy-Hook, portant à la Barbade cinq mille hommes de troupes destinées à renforcer les garnisons des îles britanniques du Vent. Peu s'en fallut que cette flotte ne tombât au pouvoir des Français. Trois des bâtiments qui en faisaient partie, en ayant été séparés par un coup de vent, tombèrent de nuit dans l'escadre du comte d'Estaing, qui apprit de leurs capitaines que l'escadre anglaise qui les convoyait le précédait sur la route des Antilles. L'amiral, ne doutant pas qu'elle se rendait à Antigues, fit porter sur cette île, espérant l'intercepter à l'attérage. Mais, après l'avoir inutilement attendue pendant trois jours dans ces parages, il jugea qu'elle avait pris une autre route, et alors il remonta à la Martinique.

Son premier soin en y arrivant, le 6 décembre, fut de rassembler le plus grand nombre de troupes possible. Il était parvenu à en réunir six mille, et il se disposait

(1) *Histoire de la guerre de l'indépendance des Etats-Unis*, par Leboucher.

à aller attaquer les îles britanniques lorsqu'il apprit que les Anglais l'avaient prévenu en s'emparant de l'île Sainte-Lucie au moyen d'un débarquement de quatre mille hommes, soutenu par sept vaisseaux.

A cette nouvelle il appareilla immédiatement pour aller au secours de cette île. L'amiral Barrington, qui l'avait conquise, avait pris ses mesures pour la conserver. Le comte d'Estaing le trouva embossé dans l'anse du grand cul-de-sac, sous la protection d'une batterie élevée sur la pointe du morne le plus proche. Dans cette position, l'amiral anglais n'eut pas de peine à soutenir l'attaque de l'escadre française, qui d'ailleurs n'eut lieu qu'à la grande portée du canon et ne lui causa aucun dommage.

Le comte d'Estaing, qui calculait l'avantage, pour les Anglais, de l'occupation de Sainte-Lucie, était bien résolu de la leur enlever. Le 18 décembre il débarque les troupes qu'il avait amenées, en les faisant marcher sur trois colonnes par trois sentiers différents, afin qu'elles attaquassent séparément; mais, soit que ces colonnes eussent été mal guidées, soit qu'elles se fussent égarées dans leur route, elles débouchèrent toutes les trois sur le même point et sous le feu de l'artillerie ennemie. Elles furent alors foudroyées d'une manière si terrible qu'elles tombèrent dans le plus grand désordre, et se retirèrent précipitamment à travers les bois. Ainsi forcé à la retraite, le comte d'Estaing, après avoir fait rembarquer les troupes qui lui restaient, reprit sa croisière devant l'escadre anglaise; mais peu de jours après il fit voile pour retourner à la Martinique.

La possession de Sainte-Lucie était immense pour les Anglais. Cette colonie devint leur place d'armes et le point de réunion de toutes leurs forces navales aux An-

tilles. Ils pouvaient de ce poste surveiller tous les mouvements des Français dans la baie du Fort-Royal de la Martinique, et intercepter les convois qui viendraient attérir sur cette île par le canal de Sainte-Lucie. Peu de jours après la retraite du comte d'Estaing, l'amiral Byron vint mouiller à Saint-Lucie avec neuf vaisseaux. Alors les deux amiraux, réduits à l'inaction, l'un parce que ses forces étaient trop inférieures à celles des Français, l'autre parce qu'il n'avait pas assez de troupes pour entreprendre, avec espoir de succès, l'attaque des possessions britanniques, s'observèrent réciproquement pendant cinq mois.

Le comte d'Estaing reprit le premier l'offensive; il venait, dans la campagne précédente, d'expier tour à tour l'excès de la circonspection et celui de l'audace, et il voulait enfin marquer celle-ci par quelque action d'un grand éclat. Profitant de l'éloignement de l'escadre anglaise, qui avait quitté Sainte-Lucie pour aller à Saint-Christophe, il fait embarquer trois cents hommes de troupes sur une frégate, deux corvettes et un brick, et charge le chevalier Durumain, lieutenant de vaisseau, d'aller s'emparer de l'île Saint-Vincent. Cet officier appareilla de la Cale-Navire dans la nuit du 9 au 10 juin 1779, avec sa division. Contrarié par les vents, ce ne fut que le 16 qu'il mouilla dans la baie de Young-Island. Aussitôt il débarqua les troupes qu'il avait à bord, et s'empara, l'épée à la main, des hauteurs qui dominent Kingstown; de là, sans donner aux Anglais le temps de revenir de leur surprise, il marcha droit au fort. Le gouverneur, déconcerté par une attaque aussi brusque, et voyant d'ailleurs un grand nombre de Caraïbes descendre du haut des mornes pour se joindre aux Français, entra à l'instant en pourparler. L'ardeur et le zèle du chevalier

Durumain ne lui permirent pas de régler lui-même les articles de la capitulation. A la nouvelle de l'apparition de trois bâtiments anglais, cet intrépide officier revole à bord, coupe ses câbles, se met à leur poursuite, en prend deux et revient peu d'heures après recevoir la reddition de la garnison anglaise et la soumission des habitants. Ainsi fut reprise l'île de Saint-Vincent.

La conquête de cette île ne tarda pas à être suivie d'une autre beaucoup plus importante, celle de la Grenade. Il fallait pour l'entreprendre des forces navales supérieures à celles de l'amiral Byron, qui se composaient de vingt-un vaisseaux. L'arrivée du chevalier de Lamotte-Picquet avec six vaisseaux, ayant porté l'armée française au nombre de vingt-cinq, mit le comte d'Estaing en mesure d'exécuter son projet. Il appareilla du Fort-Royal de la Martinique le 30 juin et parut le 2 juillet au matin à la vue de la Grenade. Le comte d'Estaing avait sagement calculé que le seul moyen de s'en rendre maître était d'en brusquer l'attaque, afin de ne pas donner à l'amiral Byron le temps de venir à son secours.

Le soir de son arrivée il mouilla dans l'anse Molenier, et mit de suite à terre quinze cents hommes qui occupèrent les hauteurs voisines sans rencontrer d'opposition. La journée du 3 fut employée à examiner les positions de l'ennemi et à concerter le plan d'attaque. Le comte d'Estaing, à la tête des grenadiers, fit une marche très longue pour tourner le môle de l'hôpital, où les Anglais avaient réuni leurs richesses et leurs forces. Après cette reconnaissance il commence l'attaque dans la nuit du 3 au 4, saute un des premiers dans les retranchements anglais et se porte avec rapidité au sommet du morne, dont il s'empare l'épée à la main. Il y trouve quatre pièces de vingt-quatre, et au point du jour

il en fait diriger une contre le fort dans lequel le gouverneur s'était retiré. Ainsi menacé d'être foudroyé à chaque instant par une artillerie qui dominait le lieu de sa retraite, le lord Macartney fut obligé de se rendre à discrétion deux heures après. La garnison, qui se composait de sept cents hommes, tant de troupes réglées que de matelots et de volontaires, fut faite prisonnière de guerre. On s'empara de trois drapeaux, cent deux pièces de canons, seize mortiers, ainsi que de trente bâtiments marchands, dont plusieurs avaient leur chargement complet.

Le lendemain, pendant que le comte d'Estaing était occupé à faire désarmer les habitants et à indiquer l'emplacement des nouvelles batteries dont il avait ordonné la construction, il reçut l'avis de l'approche de l'armée navale anglaise. En effet, l'amiral Byron arrivait, mais trop tard, au secours de la Grenade à la tête de vingt-un vaisseaux. Les vents, qui étaient à l'E. et à l'E.-N.-E., ne permettaient pas au comte d'Estaing d'aller à sa rencontre; il rappela au mouillage ceux de ses vaisseaux que la mauvaise qualité du fond de l'anse Molenier avait fait dérader et s'étendre dans la baie pour y trouver une meilleure tenue. En même temps il envoyait quelques frégates croiser au vent de son armée. Le 6, à la pointe du jour, il fit signal à une partie de ses vaisseaux qui n'avaient pas encore appareillé de couper leurs câbles et de se former en ligne, tribord amures, sans avoir égard ni à leurs postes ni à leurs rangs. L'armée anglaise, qui avait l'avantage du vent, s'approchait alors toutes voiles dehors et en ordre de bataille. Celle des Français courait à bord opposé, aussi en ligne de combat.

On a vu qu'elle se composait de vingt-cinq vaisseaux. Le comte de Breugnon commandait l'avant-garde sur

le Tonnant, de quatre-vingts; le comte d'Estaing était au corps de bataille, sur *le Languedoc*, de quatre-vingts, et l'arrière-garde était sous les ordres de M. de Broves, qui montait *le César*, de soixante-quatorze. Il n'y eut d'abord que quinze vaisseaux qui purent prendre part au combat, les courants ayant fait tomber les autres sous le vent. Cependant l'armée anglaise, tout en combattant, se dirigeait vers la baie de Saint-Georges, croyant arriver assez à temps pour secourir l'île de la Grenade. Mais lorsqu'il vit les forts faire feu sur son chef de file, l'amiral Byron, convaincu qu'elle était tombée au pouvoir des Français, fit revirer son armée vent arrière pour la mettre au même bord que l'armée française. Le combat continua avec la plus grande vivacité jusqu'à midi un quart qu'il cessa, parce que l'armée anglaise forçait de voiles et serrait le vent pour rejoindre son convoi, tandis que le comte d'Estaing arrivait insensiblement pour rallier ses vaisseaux sous le vent.

Lorsque l'armée française fut bien formée en ligne, l'amiral la fit virer vent devant tout à la fois. Il était alors deux heures trois quarts. Le but de cette évolution était de couper trois vaisseaux de l'arrière-garde anglaise qui paraissaient très désemparés, et qui se trouvaient sous le vent à une très grande distance. Mais l'amiral anglais ayant fait immédiatement la même manœuvre, le comte d'Estaing fit alors reformer son armée en ligne sur son vaisseau de queue. Toutefois deux de ces vaisseaux ne purent rejoindre leur escadre qu'en passant au vent de la ligne française, et dans leur trajet ils essuyèrent le feu de tout son corps de bataille. Quant au troisième, qui était extraordinairement dégréé et absolument coupé, il n'eut d'autre parti à prendre que de faire vent arrière et d'aller se réfugier à la Jamaïque, dans l'état d'un vais-

seau naufragé. Le comte d'Estaing aurait sans doute pu le faire poursuivre et s'en emparer; mais l'inconvénient d'une séparation et la crainte de tomber sous le vent de la Grenade l'empêchèrent de profiter de cet avantage.

Les avaries considérables qu'avait éprouvées l'armée anglaise dans cet engagement, et la certitude de la prise de la Grenade, déterminèrent l'amiral Byron à la retraite. Il l'opéra sans être inquiété par l'armée française, qui ne lui enleva qu'un seul bâtiment de transport. Le lendemain de cette journée, le comte d'Estaing jeta l'ancre dans la rade de Saint-Georges, aux acclamations des soldats et habitants français qui, du haut des mornes, avaient été spectateurs de l'action. Telle fut l'issue du combat naval de la Grenade; l'armée française y perdit douze officiers et cent soixante marins ou soldats; vingt-trois officiers et sept cent soixante-quinze hommes y furent blessés.

L'armée française ne resta au mouillage que le temps nécessaire pour réparer ses avaries. Dès que le comte d'Estaing put reprendre la mer, il alla se présenter devant l'île Saint-Christophe, où s'était embossé l'amiral Byron; mais ce fut en vain que pendant plusieurs jours il lui offrit le combat; l'armée anglaise conserva la position qu'elle avait prise dans la rade de la Basse-Terre. Alors l'amiral français dirigea sa route vers Saint-Domingue avec les bâtiments marchands des Iles-du-Vent. A son arrivée il les réunit à ceux de cette colonie et en forma un convoi qu'il mit sous l'escorte de deux vaisseaux et trois frégates. Il l'accompagna jusqu'aux débouquements, et alors il fit voile avec le reste de son armée pour la Géorgie.

A la fin de l'année 1778, un corps de troupes anglaises

s'était emparé de Savannah. Cette ville était devenue pour les Anglais une place d'armes d'où ils faisaient de continuelles excursions, non-seulement dans la Géorgie, mais dans les deux Carolines. En leur enlevant cette position on délivrait toute la partie méridionale des États-Unis. Le comte d'Estaing, qui calculait ces avantages, renonça volontairement aux conquêtes faciles qui pouvaient suivre celle de la Grenade, et sacrifia une gloire presque certaine pour une expédition hasardeuse, préférant ainsi l'honneur de sa patrie aux avantages directs qu'il pouvait se procurer. L'échec qu'il éprouva sous les murs de Savannah ne doit donc pas effacer le mérite de sa résolution toute loyale et toute française.

L'armée navale française parut sur les côtes du continent dans les derniers jours du mois d'août 1779; un coup de vent qu'elle essuya, le 2 septembre, à son mouillage, et qui désempara plusieurs vaisseaux, retarda le débarquement des troupes qu'elle avait à bord; il ne put être exécuté que dans la nuit du 11 au 12. Dès qu'il fut achevé, le comte d'Estaing alla se présenter devant Savannah, et, le 16, il somma le gouverneur de se rendre. Le général anglais Prévôt, qui y commandait, répondit en termes vagues, qui semblaient cependant annoncer l'intention de capituler. Une trève de vingt-quatre heures, qu'il obtint, lui permit de recevoir un renfort d'environ mille hommes de vieilles troupes qu'il attendait. Dès lors, il changea de langage et ne témoigna plus d'autre résolution que celle de se défendre jusqu'à la dernière extrémité; il fallut donc recourir à un siége. Le comte d'Estaing et le général américain Lincoln, qui avait joint deux mille hommes aux trois mille cinq cents Français débarqués, le formèrent de concert.

Les batteries de canons et de mortiers ouvrirent, le 4 octobre, leur feu, qu'elles continuèrent plusieurs jours de suite sans produire un grand effet. Les Anglais voyaient avec flegme la destruction de Savannah.

Cependant l'armée navale, mouillée à l'entrée de la rivière, essuyait de temps en temps des coups de vent; sa position, dans une saison aussi avancée, devenait chaque jour plus dangereuse; ses vivres diminuaient, et il ne lui était guère possible de s'en procurer. Dans l'alternative, ou de lever immédiatement le siége, ou de tenter de se rendre maître de la capitale de la Géorgie par un assaut, le général français préféra ce dernier parti, et cependant les murs de Savannah n'offraient point alors de brèche praticable. Un chemin creux et marécageux conduisait à couvert jusqu'à la distance d'environ cent cinquante pieds des principaux retranchements; ce fut ce côté que le comte d'Estaing choisit pour diriger l'attaque réelle et principale, qu'il conduisit lui-même, le 9, à quatre heures du matin. Les Américains ne le cédèrent point en bravoure aux Français; ils plantèrent deux de leurs drapeaux sur les retranchements des Anglais. Mais le feu de l'artillerie des assiégés, qui prenait les assaillants dans presque toutes les directions, fut si vif qu'il les obligea à la retraite, après leur avoir tué environ onze cents hommes. Les Américains retournèrent dans la Caroline du Sud, et le comte d'Estaing se rembarqua avec ce qu'il lui restait de troupes; ainsi se termina l'expédition des Français en Géorgie. Toutefois, en se présentant, quoique sans succès, à deux reprises sur les côtes du continent américain, le comte d'Estaing avait, par ces apparitions, plus fait que par ses armes. En 1778, les Anglais, sur le bruit de son appro-

che, avaient quitté Philadelphie, et, en 1779, Clinton, effrayé, abandonna Rhode-Island pour concentrer ses forces autour de New-Yorck, où il ne fut point attaqué.

Après cette expédition, le comte d'Estaing, suivant ses instructions, opéra son retour en Europe par Saint-Domingue, avec douze vaisseaux et quelques frégates, emmenant sous son escorte tous les bâtiments marchands prêts à faire voile. Il arriva à Brest dans les premiers jours de l'année 1780.

Comme le comte d'Estaing avait honoré ses revers par sa bravoure, l'opinion publique lui demeura plus fidèle qu'elle ne l'est ordinairement à un général malheureux; mais il cessa d'être employé par le roi. En 1783, cependant, il obtint le commandement des flottes combinées de France et d'Espagne, et il se rendit à Cadix; mais la paix qui eut lieu cette année ayant rendu inutile l'expédition projetée, il fut rappelé en France.

Ici se termine la carrière militaire du comte d'Estaing; le reste de sa vie appartient tout entier à la politique; aussi sommes-nous dans l'obligation d'emprunter à l'auteur de l'article qui lui a été consacré dans la *Biographie universelle* les détails qui le concernent.

«Le comte d'Estaing fit, en 1787, partie de l'assemblée des notables. Comblé des grâces et des bienfaits du gouvernement, il se jeta dans le parti qui devait le renverser, et ne parvint cependant pas à être député aux états-généraux. Malgré la faveur populaire dont il jouissait, n'ayant pas assez d'ascendant sur la noblesse pour se faire élire, il devint seulement commandant de la garde nationale de Versailles, où régnait alors assez généralement un esprit très révolutionnaire. Dès le mois de septembre, il crut devoir donner, par écrit, des con-

seils à la reine, et l'inviter à se montrer plus populaire, et à détourner le roi du projet qu'on lui supposait de s'éloigner de sa résidence.

« Dans les funestes journées des 5 et 6 octobre, il ne donna aucun ordre à la garde nationale qu'il commandait, et laissa la populace de Versailles se mêler avec les bandits qui étaient arrivés de Paris, commettre toutes les horreurs dont ces journées présentèrent le douloureux spectacle. Après ces événements, il vint à Paris, où il s'enrôla, comme simple grenadier, dans la garde nationale.

« Lors de la fuite du roi et de son arrestation à Varennes, le comte d'Estaing protesta de son dévouement à l'Assemblée nationale qui ne lui demandait rien; et il ne fut pas question de lui dans les journées des 20 juin et 10 août 1792 : il eut soin de se tenir à l'abri de l'orage tant qu'il lui fut possible de s'y soustraire; mais il ne put échapper à la loi des suspects, et l'on doit dire que si ce décret absurde eût pu être susceptible de quelque juste application, c'est peut-être sur le comte d'Estaing qu'elle devait porter, car il s'était fait patriote par calcul, sans cesser d'être courtisan par habitude. C'est ainsi qu'il voulut encenser le pouvoir des républicains, mais ceux-ci ne furent point ses dupes; ils l'enfermèrent à Sainte-Pélagie, d'où ils le firent conduire au tribunal révolutionnaire, pour déposer comme temoin dans le procès de la reine. Il déclara n'avoir rien à dire contre cette malheureuse princesse, mais il ajouta qu'il avait personnellement à s'en plaindre, et s'expliqua d'une manière équivoque sur sa conduite pendant la révolution.

« Un journaliste, qui prenait des notes sur cet odieux procès, crut devoir, par égard pour le beau nom que portait le témoin, adoucir la dureté de sa déposition;

LAGROSSE.

LAGROSE.

LA CROSSE

(JEAN-RAIMOND),

CONTRE-AMIRAL, COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,.

Né à Meilhan (Lot-et-Garonne) le 7 septembre 1760, mort le 10 septembre 1829.

La Crosse appartenait à une des familles les plus distinguées de la Guienne; son père était lieutenant des maréchaux de France pour cette province. Il fit ses études au célèbre collége de Juilly, avec les Dandré, Talon, Duport, Laborde, qui tous ont marqué leur carrière par des talents divers.

A l'âge de dix-huit ans il entra dans la marine royale; il y débuta comme garde sur *la Friponne*, que commandait M. de Macnémara. Pendant la campagne que fit cette frégate dans les mers d'Amérique, de 1780 à 1781, elle s'empara, de concert avec *la Gloire*, de la frégate anglaise *le Crescent*, de vingt-huit canons, et du *Castor*, bâtiment hollandais de vingt canons, capturé par cette frégate. Elles s'emparèrent en outre de plusieurs corsaires anglais, dont un, *le Patsey*, de trente-deux canons, et un combat d'une heure et demie contre *la Fri-*

A leur retour à Brest, elles ramenèrent treize

cents prisonniers anglais. La Crosse était embarqué sur *l'Argonaute*, lors du combat que soutint l'escadre française, aux ordres du comte de Guichen, le 12 décembre 1781, contre celle de l'amiral Kempenfeld.

Au mois d'avril 1782, La Crosse fut nommé enseigne de vaisseau, et s'embarqua en cette qualité sur *la Cléopâtre*, qui allait rejoindre dans l'Inde l'escadre du bailli de Suffren. Il était second sur cette frégate au combat de Goudelour (20 juin 1783), qui eut pour résultat la délivrance de cette place assiégée par terre et par mer. Chargé pendant cette campagne du commandement d'une division de chaloupes armées, il détruisit les chelingues et autres embarcations qui approvisionnaient le camp des Anglais.

La paix, qui n'est jamais sans activité pour les officiers de la marine, n'interrompit point le cours des services de La Crosse. A son retour de l'Inde, sur *la Cléopâtre*, qui eut lieu au mois de mars 1784, il fit une campagne de dix-sept mois consécutifs sur la gabarre *la Cigogne*, et fut attaché à plusieurs stations lointaines.

En 1787, La Crosse, qui avait été fait lieutenant de vaisseau le 1er mai 1786, passa sur la frégate *l'Aigrette*, avec laquelle il fit diverses campagnes dans les Antilles et dans les mers de l'Inde, pendant un laps de temps d'environ vingt-cinq mois.

Lors de la révolution de 1789, La Crosse fut du petit nombre des officiers du corps royal de la marine qui ne crurent pas devoir émigrer. A cette époque, il fut nommé major général de la marine à Brest, et pendant environ quinze mois qu'il remplit ces fonctions il sut, par sa fermeté et son énergie, réprimer les premiers symptômes d'insubordination qui se manifestèrent dans ce port et y maintenir l'ordre et la tranquillité. Mais bien-

tôt, préférant l'activité de la mer, il sollicita et obtint, au mois d'octobre 1790, son embarquement sur la frégate *la Cléopâtre*, avec laquelle il fit une campagne de sept mois dans les Antilles.

A son retour de cette campagne, il fut nommé au commandement de la frégate *la Félicité*, et chargé de la protection de la côte depuis Cherbourg jusqu'à Ouessant. A l'organisation du 1er janvier 1793, La Crosse fut promu au grade de capitaine de vaisseau, et il conserva le commandement de sa frégate.

La république avait été proclamée au mois de septembre 1792 et le pavillon tricolore substitué au pavillon blanc. Cependant, ce dernier flottait encore dans les colonies de la Martinique et de la Guadeloupe.

Le capitaine La Crosse reçut, au mois d'octobre 1792, l'ordre de se rendre aux Antilles pour y faire reconnaître le gouvernement de la métropole. La mission était difficile et périlleuse en raison de l'esprit qui régnait alors dans les colonies. Toutefois, La Crosse, alliant à propos la force et la modération, parvint à la remplir si heureusement, que les habitants de la Guadeloupe lui déférèrent spontanément le commandement de cette colonie. Toute irrégulière qu'était cette nomination, il crut devoir l'accepter; mais il ne se servit de l'autorité qui lui était confiée que pour conserver l'ordre et la tranquillité.

A l'arrivée des commissaires nommés par la Convention nationale, La Crosse les fit reconnaître, leur remit le commandement de la colonie et ne conserva que celui de la station. Rappelé en France au mois de septembre 1793, il s'empara, dans sa traversée, de la corvette anglaise *la Lydia*, d'un corsaire de Liverpool armé de trente canons, de plusieurs bâtiments richement char-

gés, et rentra à Brest avec ces prises le 3 octobre 1793.

La terreur était alors dans toute la France; La Crosse fut destitué comme noble; mais, plus heureux que les d'Estaing, les Kersaint et tant d'autres officiers de la marine, il échappa à l'échafaud en se réfugiant dans le département de Lot-et-Garonne, où il vécut ignoré jusqu'au mois de janvier 1795, qu'un décret de la Convention le réintégra dans son grade. Il fut ensuite employé à la section du comité de la marine, où ses lumières et son expérience furent utiles à ses collègues.

A cette époque, il publia un mémoire dans lequel il développa ses idées relativement à la question de savoir sur quels points la guerre maritime, dans laquelle la France était engagée, présenterait les chances les plus favorables. Entre les établissements qui alimentaient le commerce de l'Angleterre, et qui n'étaient alors protégés que par de faibles stations, il désignait Rio-Janeiro. Il proposait d'y envoyer une forte division, ayant à bord des troupes de débarquement, et qui pourrait mouiller dans la rade de Rio même. Il considérait cette expédition comme très facile, et il démontrait les avantages immenses qui en résulteraient, le Portugal étant hors d'état de défendre cette colonie. Les propositions de La Crosse, quoique admises en principe, ne reçurent cependant point d'exécution.

Au mois de mars 1796, La Crosse fut nommé chef de division, et ce fut en cette qualité qu'il prit le commandement des *Droits de l'Homme*, le 11 novembre de la même année. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du vice-amiral Morard de Galles, laquelle était destinée à opérer une descente en Irlande. Sortie de Brest le 15 décembre 1795, cette armée se trouva séparée en plusieurs parties dès le 17. Cependant, le con-

tre-amiral Bouvet, étant parvenu à réunir quinze vaisseaux sous son pavillon, fit route avec eux pour la baie de Bantry. *Les Droits de l'Homme* était de ce nombre. Le 21 au soir, on eut connaissance de l'île d'Orsey, et le lendemain la frégate *l'Immortalité*, que montait l'amiral Bouvet, ainsi que plusieurs vaisseaux, mouillèrent dans la baie de Béar-haven. Mais un coup de vent, qui éclata dans la nuit du 22 au 23, força plusieurs vaisseaux à appareiller, et l'armée se trouva encore une fois dispersée.

Le coup de vent apaisé, La Crosse fit route pour la baie de Bantry, où il resta quatre jours, espérant y être rejoint au moins par une partie de l'armée.

Trompé dans son attente, il se porta vers la rivière de Shannon, second point désigné par les instructions pour le débarquement. Après avoir croisé huit jours sous le cap Loop, situé à l'embouchure de cette rivière, sans avoir eu connaissance d'aucun des bâtiments de l'armée, il en conclut que l'expédition était manquée, et il se décida alors à faire route pour la France.

Son intention était d'attérer sur Belle-Ile, et il dirigea sa route en conséquence. Il avait perdu de vue les côtes d'Irlande, le 7 janvier 1797, et le 13, il s'estimait à environ vingt-cinq lieues de terre, par la latitude de la pointe de Penmark. Une brume épaisse le détermina à prendre une route qui lui fit longer la terre sans l'approcher; il mit le cap au sud, sous petites voiles. A une heure après midi, la brume étant un peu dissipée, on l'avertit qu'on apercevait une voile au vent. Peu d'instants après on découvrit un second bâtiment, aussi au vent. Autant qu'on put le juger dans la brume, on présuma que c'étaient deux vaisseaux; ils pouvaient être alors à une lieue des *Droits de l'Homme*. Le commandant La Crosse prit

chasse devant eux, afin de se donner le temps de se préparer au combat. Il ventait bon frais et la mer était très grosse. La Crosse, cependant, mit dehors toute la voile que le temps permettait de porter; mais il ne tarda pas à s'apercevoir que le premier bâtiment aperçu le gagnait sensiblement. Il essaya alors d'augmenter sa voilure en gréant des bonnettes; mais ce fut inutilement; toutes ses manœuvres cassaient. Malgré ces contrariétés, il continua de prendre chasse, décidé à virer de bord et à attaquer lui-même ces deux bâtiments lorsqu'il serait en mesure de le faire.

A trois heures et demie, on découvrit encore deux nouveaux bâtiments, sous le vent, qui manœuvraient pour couper la route au vaisseau français[1]. Dans cette position, chacun étant à son poste, le commandant La Crosse se décida à commencer le combat. Toutefois, voulant auparavant éloigner les bâtiments qui lui restaient sous le vent, tout en continuant sa route, il faisait lancer son vaisseau dans le vent. Tout à coup les bras du grand hunier ayant cassé dans une rafale, *les Droits de l'Homme* démâta de ses deux mâts de hune à la fois. Alors le bâtiment ennemi le plus proche de lui (*l'Indéfatigable*) serra toutes les voiles qu'il avait mises dehors pour chasser et mit en travers pour prendre des ris. La Crosse profita de ce moment pour faire couper toutes les manœuvres qui retenaient encore ses mâts rompus; en moins de quinze minutes tout fut déblayé, et le vaisseau continua de fuir sous les deux basses voiles et le perroquet de fougue.

(1) Ces bâtiments faisaient partie d'une division aux ordres du commodore sir Edward Pellew (depuis lord Exmouth), qui montait *l'Indéfatigable*.

Cependant, à cinq heures un quart, *l'Indéfatigable*, qui avait fait servir, étant parvenu à portée de voix des *Droits de l'Homme*, vint au vent et lui envoya toute sa bordée. Celui-ci, faisant la même manœuvre, riposta par la sienne, soutenue d'un feu nourri de sa mousqueterie. Malheureusement l'état de la mer ne permettait pas au vaisseau français d'ouvrir sa batterie basse et de se servir de ses canons de trente-six; de sorte que *l'Indéfatigable*, avec sa batterie de vingt-quatre et ses caronades de quarante-deux, avait un grand avantage sur lui. Le commodore, voulant encore y joindre celui de la manœuvre, que lui donnait le bon état de sa mâture sur un vaisseau dépourvu de ses mâts de hune et réduit à ses basses voiles, tenta de passer sur l'avant des *Droits de l'Homme* pour lui envoyer une volée d'enfilade; mais La Crosse, qui avait prévu sa manœuvre, fit un mouvement d'arrivée qui, le prenant par son milieu, le mit en mesure de l'aborder. Celui-ci, pour éviter l'abordage, revint sur tribord; mais, en faisant son évolution, il présenta l'arrière au vaisseau français qui en profita pour lui lâcher, à longueur de refouloir, une seconde bordée soutenue d'une vive fusillade.

Le combat entre ces deux vaisseaux durait depuis près de deux heures, lorsque la frégate *l'Amazone* vint y prendre part, en envoyant sa volée aux *Droits de l'Homme*. Elle passa ensuite à sa poupe, dans le dessein de lui envoyer une seconde bordée; mais elle n'en eut pas le temps, celui-ci ayant manœuvré assez vivement pour lui présenter le côté et conserver les deux bâtiments ennemis par son travers. Le feu continua très vivement de part et d'autre jusqu'à sept heures et demie. A ce moment *l'Indéfatigable* et *l'Amazone* abandonnèrent

français et se retirèrent au large pour réparer
es. La Crosse profita de cette espèce d'armis-
faire rafraîchir son équipage dont l'enthou-
e courage ne s'étaient pas ralenti un seul ins-
tant is le commencement du combat.

t vons dit que le commandant La Crosse avait été forcé de renoncer à se servir de sa batterie basse[1]; il fit donc porter tout son monde à celle de dix-huit et aux canons des gaillards, décidé qu'il était à ne pas amener son pavillon quel que fût le sort du combat.

La Crosse s'attendait à une nouvelle attaque, et il était disposé à la soutenir. En effet, à huit heures et demie, les deux bâtiments anglais s'étant rapprochés de lui, ils recommencèrent leur feu, auquel *les Droits de l'Homme* répondit vigoureusement. Ils vinrent alors se placer par ses bossoirs. Dans cette position, ils l'enfilaient tour à tour, et ce n'était qu'en lançant sur un bord et sur l'autre alternativement qu'il pouvait leur riposter.

Calculant qu'il ne pourrait continuer long-temps un combat au canon contre deux bâtiments dont les forces étaient aussi supérieures, La Crosse résolut de tenter un moyen plus prompt de terminer une action qui devenait de plus en plus meurtrière; c'était l'abordage. Cette fois, le succès lui en paraissait certain. En effet, outre son équipage de cent cinquante marins intrépides, *les Droits de l'Homme* avait à bord six cents hommes de la légion des Francs, commandés par le général Humbert, et par des officiers qui tous brûlaient du désir de seconder le

(1) La batterie de trente-six des *Droits de l'Homme* était de quatorze pouces moins élevée que celle des autres vaisseaux; la mer étant très grosse et le vaisseau roulant considérablement par la perte de sa mâture, il lui était impossible de tenir cette batterie ouverte.

projet du commandant La Crosse[1]. L'abordage fut donc présenté tour à tour au vaisseau et à la frégate ennemis; mais ceux-ci, profitant du bon état de leur mâture, manœuvrèrent constamment pour l'éviter. Toutefois, ces mouvements procurèrent aux *Droits de l'Homme* des positions avantageuses pour les enfiler de l'avant ou de l'arrière.

L'étai du mât d'artimon ayant été coupé, le commandant La Crosse fut obligé d'en faire aussi couper les haubans d'un bord, afin que sa chute eût lieu à la mer et non sur le gaillard d'arrière, où il aurait pu écraser la roue du gouvernail et priver ainsi le vaisseau de ses moyens de direction. Aussitôt que le mât fut tombé, le vaisseau et la frégate ennemis vinrent canonner *les Droits de l'Homme* par la hanche, supposant que ses canons de l'arrière étaient gênés par les manœuvres; mais il leur riposta vivement, et sur le compte qu'on rendit en ce moment à La Crosse que les boulets ronds manquaient, il ordonna de charger les canons avec des obus. Ces projectiles, tirés à une aussi petite distance, produisirent des effets si terribles à bord des bâtiments anglais qu'ils n'osèrent plus combattre le vaisseau de si près. Ses deux basses voiles, les seules qui lui restassent, étaient en lambeaux; un grand nombre d'hommes se trouvaient hors de combat, et cependant le feu se soutenait avec vigueur de part et d'autre, lorsqu'à deux heures du matin le commandant La Crosse fut atteint au genou par un boulet mort. Il tomba sur le coup, et l'on fut obligé de le transporter au poste. En passant dans la batterie, il encouragea son équipage à continuer le com-

(1) Au nombre de ces officiers étaient les capitaines Regnier, Corbineau et Bigarré.

bat et lui donna l'assurance que le pavillon ne serait point amené dans quelque position que se trouvât le vaisseau. Un cri unanime s'éleva de toutes parts : « Non, jamais, capitaine, vaincre ou mourir ! » L'écho put porter ce cri à bord des bâtiments anglais.

Le commandement des *Droits de l'Homme* passa à l'officier en second[1], qui le reçut en jurant de remplir la promesse faite par le capitaine, et, en effet, le combat continua avec la même ardeur. Quelques moments après on aperçut la terre. Le vaisseau anglais et la frégate l'avaient aussi vue sans doute, car aussitôt ils cessèrent leur feu et prirent le large. La Crosse, après s'être fait panser, revint sur le pont et fit changer la route pour s'écarter de la côte ; mais, en cet instant, le mât de misaine et celui de beaupré étant venus à rompre, leur poids fit dériver le vaisseau en annulant le peu de vitesse que sa grande voile en lambeaux pouvait lui procurer. Bientôt cette voile elle-même se déralingua. On n'eut alors d'autre ressource que de mouiller ; mais la seule ancre qui restait étant trop faible pour retenir le vaisseau, il continua de dériver et toucha sur un fond de sable. Au second coup de talon, le grand mât rompit à environ vingt pieds au-dessus du pont. On tira de suite quatre ou cinq coups de canon d'alarme, et, pour alléger les hauts et maintenir le vaisseau droit, on jeta une partie de sa batterie à la mer.

Ce fut ainsi que *les Droits de l'Homme,* privé de tous ses mâts, vint à la côte le 14 janvier, à sept heures du matin, après avoir soutenu un engagement de près de treize heures contre un vaisseau rasé et une frégate de quarante-quatre canons, pendant lequel il avait tiré

(1) M. Prevost-Lacroix, mort capitaine de vaisseau.

près de dix-sept cents coups de canon. La frégate anglaise *l'Amazone* se vit obligée de faire côte, non loin des *Droits de l'Homme*. Sept officiers de la marine, trois de la légion des Francs, ainsi que cent hommes, tant des troupes passagères que de l'équipage, avaient été tués; cent cinquante autres étaient hors de combat. Ici se termine le récit d'une action où l'on peut se convaincre que l'honneur du pavillon a été vaillamment soutenu; ce qui nous reste à raconter n'est plus qu'affligeant, car on va voir une partie des hommes échappés aux dangers d'un combat opiniâtre, devenir victimes de la faim et des horreurs du naufrage.

Le vaisseau *les Droits de l'Homme* s'était échoué dans la baie d'Audierne, vis-à-vis Plozevet. Le commandant fit aussitôt mettre les canots à la mer. Les deux premiers furent jetés à la côte et brisés sur les rochers qui la bordent, avant que personne eût pu s'y embarquer. On essaya ensuite de faire, avec des vergues de rechange, un raz sur lequel on fit frapper une ansière pour établir un va-et-vient; mais le poids du cordage empêchant le raz d'aller assez vite à la côte et les lames ayant emporté quelques-uns des hommes qu'on avait placés dessus, les autres coupèrent l'amarre et gagnèrent la terre. On renouvela plusieurs fois cette tentative, mais toujours sans succès. Enfin, le maître voilier du vaisseau, homme aussi intrépide qu'excellent nageur, s'offrit à aller porter à terre une ligne de lock, sur laquelle on pourrait ensuite frapper un plus fort cordage; mais rendu à moitié chemin du rivage, il fut obligé de renoncer à sa périlleuse entreprise et on le hâla à bord au moment où il allait périr [1].

(1) C'est au milieu de ces occupations que le commandant La Crosse

On passa ainsi la journée du 14, l'équipage manquant de vivres et d'eau, parce que la mer, déferlant avec furie, avait enfoncé l'arrière du vaisseau et rempli la cale d'eau. Le lendemain on essaya encore de construire des raz, sur lesquels on plaça le plus grand nombre d'hommes possible, mais on eut la douleur d'en voir périr plusieurs sans pouvoir leur donner aucun secours. On parvint cependant, avec beaucoup de peine, à mettre le grand canot à la mer; vingt-cinq à trente hommes s'y embarquèrent et arrivèrent heureusement à terre; mais la force du vent s'opposa à ce qu'il pût revenir à bord prendre un nouveau chargement. Le troisième jour du naufrage, on tenta de mettre la chaloupe à l'eau, en établissant deux tronçons de mâts, et l'on réussit dans cette pénible opération. Cette embarcation était destinée à sauver les blessés, ainsi que deux femmes et six enfants, pris sur un bâtiment anglais; on les y fait embarquer avant qu'elle soit descendue à la mer; soixante à quatre-vingts hommes s'y jettent aussi; mais, au moment où elle va toucher l'eau, une lame qui déferle avec violence la soulève, la porte avec force contre le vaisseau, la brise, et tout est englouti. Quelques-uns cependant parvinrent à regagner le bord. Qu'on se représente, si on le peut, la consternation de l'état-major et de l'é-

reçut une lettre de sir Edward Pellew, qui lui mandait que l'Amirauté anglaise allouant aux bâtiments de Sa Majesté Britannique une certaine somme d'argent pour chaque homme appartenant à ceux qu'ils prenaient ou détruisaient, il désirait connaître, *avec certitude*, l'effectif de l'équipage des *Droits de l'Homme*.

La Crosse répondit que son vaisseau n'avait été *ni pris*, *ni détruit*, mais que les bâtiments avaient combattu comme *trois dogues;* il ajoutait, au surplus, que son équipage, joint aux troupes passagères, s'élevait à un total de treize cents hommes.

quipage; et cependant ce malheur n'était que le prélude de ceux qu'ils devaient éprouver encore.

Les vents d'ouest qui régnaient avec force rendaient tout secours extérieur impossible. Dans la nuit du 16 au 17, ils passèrent à l'est, et, à la pointe du jour, cinq chaloupes, venues d'Audierne, purent aborder le vaisseau. On y embarqua le reste des blessés et environ cent hommes. A midi, le cutter *l'Aiguille* aborda également et prit environ trois cents hommes. Il en restait encore quatre cents luttant contre la faim et la soif et n'ayant que quelques bouteilles d'eau; c'était trop peu pour un aussi grand nombre d'hommes. Aussi soixante expirèrent-ils bientôt dans d'affreuses convulsions. Le cinquième jour du naufrage, le cutter *l'Aiguille* reparut et avec lui la corvette *l'Arrogante*. Le commandant La Crosse fit passer sur ces deux bâtimens les tristes restes de son état-major et de son équipage, et s'embarqua enfin lui-même après s'être assuré qu'il ne restait plus personne à bord de son vaisseau. Sur treize cent cinquante hommes qui existaient au moment du combat, neuf cent cinquante seulement furent sauvés.

A son retour à Brest, le chef de division La Crosse reçut les témoignages les plus flatteurs de l'estime de ses chefs et de ses camarades pour sa belle conduite dans le combat soutenu par *les Droits de l'Homme*[1].

Au mois de mai 1797, La Crosse fut élevé au grade de

(1) Le général Hoche, qui faisait grand cas de La Crosse et qui avait été très inquiet sur son sort, lui écrivit de Paris une lettre dont voici l'extrait: « Enfin, j'apprends que vous vivez, mon brave camarade, et le « gouvernement peut encore compter sur un homme dont il apprécie les « talents et la bravoure. Votre combat vous a couvert de gloire; il a « montré aux Anglais ce qu'ils doivent attendre des marins français bien

iiral, et le ministre de la marine, Truguet, en
çant sa nomination, lui écrivait en ces termes:
)as perdu de vue, citoyen, le combat honorable
ıs avez soutenu sur le vaisseau *les Droits de*
« *ne* et le sang-froid dont vous avez fait preuve
« naufrage qui l'a suivi. Le Directoire, à qui j'ai
« rer compte de cette action, a trouvé juste de vous
« donner un témoignage de sa satisfaction, et je vous an-
« nonce avec plaisir que, sur ma proposition, vous avez
« été élevé au grade de contre-amiral. »

L'année 1798 s'ouvrit par des démonstrations de la part du gouvernement français, et par des préparatifs dans tous les ports pour une invasion en Angleterre. Toutefois, ces démonstrations n'avaient pour but, comme on a pu s'en convaincre depuis, que de détourner l'attention de l'Europe des pı ratifs de l'expédition d'Égypte, arrêtée déjà depuis qu lque temps. Une commission fut nommée pour rechercher et organiser tous les moyens de transport dont on pourrait disposer, en mettant en réquisition même les bateaux pêcheurs des plus petites dimensions. Le contre-amiral La Crosse en fit partie, comme inspecteur général des côtes depuis Cherbourg jusqu'à Anvers.

A la suite d'une tentative infructueuse faite pour s'emparer des îles Saint-Marcouf, la flottille chargée de cette expédition s'étant réfugiée à la Hougue, La Crosse fut chargé d'en prendre le commandement et de disposer tout pour une nouvelle attaque contre ces îles; mais bientôt après le gouvernement, jugeant mieux sans doute

« commandés. Grâces infinies vous soient rendues. J'espère que sous peu « vous recevrez des marques non équivoques de la reconnaissance na- « tionale. »

des obstacles qui rendaient douteux le succès de cette entreprise, se décida à y renoncer. La Crosse, après avoir essuyé à la Hougue un bombardement sans résultat, ramena heureusement la flottille à Cherbourg.

Lorsque, en 1799, l'amiral Bruix fut chargé de réunir à l'armée navale sous son commandement celle des Espagnols, le contre-amiral La Crosse reçut l'ordre de se rendre en Espagne pour hâter et assurer la sortie des escadres de Carthagène et de Cadix. Cette mission était d'autant plus difficile qu'il fallait triompher des lenteurs, des hésitations et même de la mauvaise volonté du cabinet de Madrid; mais La Crosse mit tant de zèle et de persévérance dans ses démarches à cet égard qu'il parvint, après de nombreux efforts, à effectuer la réunion des deux armées.

En 1801, le contre-amiral La Crosse fut nommé capitaine général de la Guadeloupe. A cette époque, cette colonie était en proie à tous les désordres de l'anarchie et aux fureurs de la révolte. A peine arrivé dans l'île, il se vit obligé d'avoir recours aux mesures de rigueur, et de faire déporter plusieurs individus qui lui furent signalés comme déprédateurs et agents de troubles. Pélage, homme de couleur, qui avait joué déjà un grand rôle dans les troubles précédents, n'avait malheureusement pas été compris dans cette mesure; il insurgea les noirs et les mulâtres, et, profitant de la pénurie de moyens militaires où se trouvait le nouveau gouverneur, il parvint à usurper son autorité, et le fit embarquer sur un bâtiment neutre qu'il força de prendre la mer immédiatement.

L'amiral La Crosse, dépossédé de son gouvernement, se réfugia à la Dominique, l'une des possessions anglaises aux Antilles. De là il publia un manifeste dans lequel il

dénonçait au gouvernement français l'usurpation du mulâtre Pélage. Ces événements se passaient à la fin de l'année 1801.

Au mois de mai de l'année suivante, une escadre de trois vaisseaux et quatre frégates, ayant à bord trois mille cinq cents hommes de troupes, aux ordres du général Richepanse, parut devant la Pointe-à-Pitre. En moins d'un mois la colonie entière se trouva remise sous l'obéissance de la métropole, et le contre-amiral La Crosse fut rendu à ses fonctions.

Après les commotions de 1793, le régime colonial ne pouvait être rétabli que par l'emploi de mesures rigoureuses. Les instructions données à ce sujet au gouverneur de la Guadeloupe par le ministre de la marine, instructions qui n'étaient que l'expression des ordres du premier consul Bonaparte, font foi que le contre-amiral La Crosse n'a fait qu'obéir, en cette circonstance, à des injonctions formelles et réitérées.

Dans les derniers mois de l'année 1802, la santé de l'amiral La Crosse étant détériorée par les fatigues de toute espèce qu'il avait essuyées, il se vit contraint de demander son rappel en France. Le ministre de la marine Decrès, en lui annonçant son remplacement par le général Ernouf dans le gouvernement de la Guadeloupe, terminait ainsi la dépêche qu'il lui adressait le 24 mars 1803 : « En vous annonçant, à regret, l'acquiescement « donné par le premier consul à votre demande itérative « de rappel, il m'est surtout agréable de vous témoigner « qu'il a apprécié l'activité, la vigilance et les soins que « vous avez mis à étouffer les restes de la révolte, et à « préserver la Guadeloupe de nouveaux troubles.

« L'autorité du gouvernement violée a reçu la réparation solennelle ordonnée par le premier consul ; la co-

« lonie est aujourd'hui rendue à l'espérance du calme et « de la prospérité. C'est dans cet état de choses, auquel « vous êtes si heureusement parvenu par vos efforts, « qu'il vous est permis de revenir en Europe chercher « le repos qu'exige votre santé, et recevoir les témoi- « gnages mérités de la satisfaction du gouvernement. »

Au mois de juillet 1803, l'amiral La Crosse s'embarqua sur la frégate *la Didon* pour opérer son retour en France. Ignorant la rupture du traité d'Amiens et la reprise des hostilités entre l'Angleterre et la France, il faisait route pour Brest, lorsqu'aux attérages il se vit chasser successivement par plusieurs vaisseaux et frégates. Il sut cependant leur échapper et parvint à entrer au Passage, amenant avec lui une corvette anglaise dont il s'était emparé dans sa traversée.

A son retour, le premier consul le nomma préfet maritime du deuxième arrondissement, dont le Havre était le chef-lieu. Ce port était devenu d'une grande importance comme point de relâche et arsenal de radoub pour les divisions de la flottille qui, de tous les ports de l'Océan et de la Manche, se rendaient à Boulogne. Bientôt après, il fut appelé au centre de réunion de l'immense armement qui se préparait pour l'invasion de l'Angleterre, et, conservant son titre de préfet maritime, il passa à Boulogne en qualité de directeur général et commandant en second de la flottille. La santé déjà affaiblie de l'amiral Bruix, qui la commandait en chef, ne lui permettait pas de se livrer aux nombreux détails qu'exigeait cette gigantesque opération. La Crosse remplit cette tâche pénible avec un talent et une activité admirables. Grâces aux dispositions qu'il régla et prescrivit, tant pour l'installation des bâtiments et leur tenue que pour le service des officiers et marins, et à la sévérité avec la-

fit exécuter, on vit régner dans l'expédition plus nombreuse, sans doute, des temps mo- ordre tel, qu'il devint l'objet de l'admiration de tous ceux qui en étaient témoins.

Déjà la flottille, dans plusieurs engagements partiels et successifs, avait glorieusement résisté aux attaques dirigées contre elle par les Anglais, lorsque, dans les derniers jours du mois de septembre, l'amiral Bruix fut informé, par ses espions, qu'une attaque d'un nouveau genre devait avoir lieu. L'augmentation considérable et successive des bâtiments de la station anglaise devant Boulogne lui indiqua, en effet, que l'instant en était proche. Le 1er octobre 1804, au matin, on compta au mouillage, à une lieue et demie environ de la ligne d'embossage française, cinquante-deux bâtiments, dont plusieurs vaisseaux de ligne. Dans ce nombre on remarquait vingt ou vingt-cinq bricks et cutters de peu d'apparence qu'on présuma être des brûlots.

La ligne d'embossage formée devant Boulogne par les bâtiments de la flottille était commandée par le contre-amiral La Crosse, qui avait son pavillon sur la prame *la Ville de Mayence*. Ayant appelé à son bord tous les chefs de division et de section de la ligne, il leur fit connaître les manœuvres qu'ils devaient prescrire aux capitaines sous leurs ordres pour les divers cas qui pourraient se présenter lors de l'attaque qu'ils allaient avoir à soutenir.

En effet, à neuf heures et demie du soir, par le plus beau clair de lune, on vit plusieurs bâtiments se diriger sur la ligne. On fit sur eux un feu très vif, mais comme ils s'avançaient toujours sans riposter, il n'y eut plus de doute que c'étaient des brûlots. Poussés par le vent et la marée, ils arrivèrent bientôt jusqu'aux premiers bâti-

ments qui les accueillirent à coups de canon pour tâcher de les couler. Ils mirent ensuite leurs embarcations à la mer pour les accrocher et les détourner. D'autres manœuvrèrent sur leurs câbles pour éviter l'abordage de ces brûlots, dont deux cependant firent explosion au milieu des canonnières de la troisième division qu'ils couvrirent de leurs débris. Un officier et plusieurs marins furent blessés par les éclats.

Dès les premiers moments de l'engagement, le contre-amiral La Crosse s'était embarqué dans son canot, se dirigeant sur la portion de la ligne attaquée pour assurer par sa présence l'exécution de ses ordres. Dans son trajet, il aperçut un bâtiment à la voile entre la terre et la ligne d'embossage. Convaincu que c'était un brûlot, il fit force de rames pour aller l'accrocher et l'écarter de sa route. Déjà il n'était plus qu'à portée de pistolet de ce bâtiment lorsqu'il sauta en l'air avec un fracas épouvantable. Le canot de l'amiral fut couvert de feu et d'éclats; mais, par un bonheur extraordinaire, deux matelots seulemen furent atteints et blessés très légèrement.

Après avoir continué sa tournée dans la ligne, La Crosse revint à bord de la prame qui portait son pavillon. Il y était à peine rendu, lorsqu'on vit un brûlot en feu se diriger sur elle; une péniche, qui cherchait à le détourner, ne put y parvenir; mais la prame, en manœuvrant sur ses câbles, parvint à l'éviter, et ce brûlot fit explosion sans causer aucun dommage.

Pendant que les brûlots parcouraient ainsi la ligne d'embossage, de la gauche à la droite, les embarcations anglaises cherchaient sur tous les points à inquiéter les bâtiments de la flottille, soit en dirigeant sur eux un feu très vif de mousqueterie, soit en lançant à bord des artifices embrasés; mais toutes furent repoussées avec vi-

gueur, et un certain nombre d'entre elles furent coulées à fond. En général, la bonne contenance et le zèle des officiers et des marins de la flottille secondèrent merveilleusement les bonnes dispositions prescrites par le contre-amiral La Crosse; car, non-seulement plusieurs bâtiments durent aux efforts de leurs équipages de n'être point accrochés par les brûlots, mais ceux qui le furent parvinrent à éloigner d'eux ces formidables machines qui devaient les entraîner dans leur destruction. L'action se prolongea ainsi toute la nuit; douze brûlots sautèrent successivement; le dernier fit son explosion à trois heures et demie du matin.

Le 2 octobre, au point du jour, la ligne d'embossage présentait le même aspect que la veille, le plus grand ordre y régnait, et rien n'eût rappelé l'attaque dont elle venait d'être l'objet, si la plage, couverte de débris de toute espèce, dans un espace de deux lieues, n'en eût offert de nombreux témoignages. Dans la matinée, le vent ayant passé au S.-O et le temps prenant une apparence menaçante, l'escadre anglaise mit à la voile pour gagner la rade des Dunes et la flottille rentra dans le port.

L'amiral Bruix, dont la santé était depuis long-temps chancelante, ayant succombé le 18 mars 1805, le commandement de la flottille fut, à juste titre, confié au contre-amiral La Crosse, et il le conserva jusqu'au mois de juillet 1810.

Nommé préfet maritime du cinquième arrondissement, à Rochefort, par décret du 24 mars 1811, il exerça ces fonctions jusqu'au mois d'avril 1812, époque à laquelle le mauvais état de sa santé le força de les résigner. Ce fut le dernier poste éminent qu'il occupa.

Outre le mémoire dont nous avons parlé, le contre-

amiral La Crosse publia, en 1799, des *Observations* sur une résolution présentée par Perrin (de la Gironde) au Conseil des Cinq-Cents, au nom de la commission de marine, et qui avait pour objet de réduire à douze cents le nombre des officiers de la marine. La Crosse prouvait, jusqu'à l'évidence, que ce nombre était absolument insuffisant, et ses *Observations* obtinrent le succès qu'il en espérait; le corps des officiers de la marine fut porté à quatorze cent soixante-six.

En 1800, dans un travail intitulé : *Considérations sur la marine*, le contre-amiral La Crosse proposait d'organiser les marins en *équipages*, par compagnies et par divisions, tels qu'ils le sont aujourd'hui.

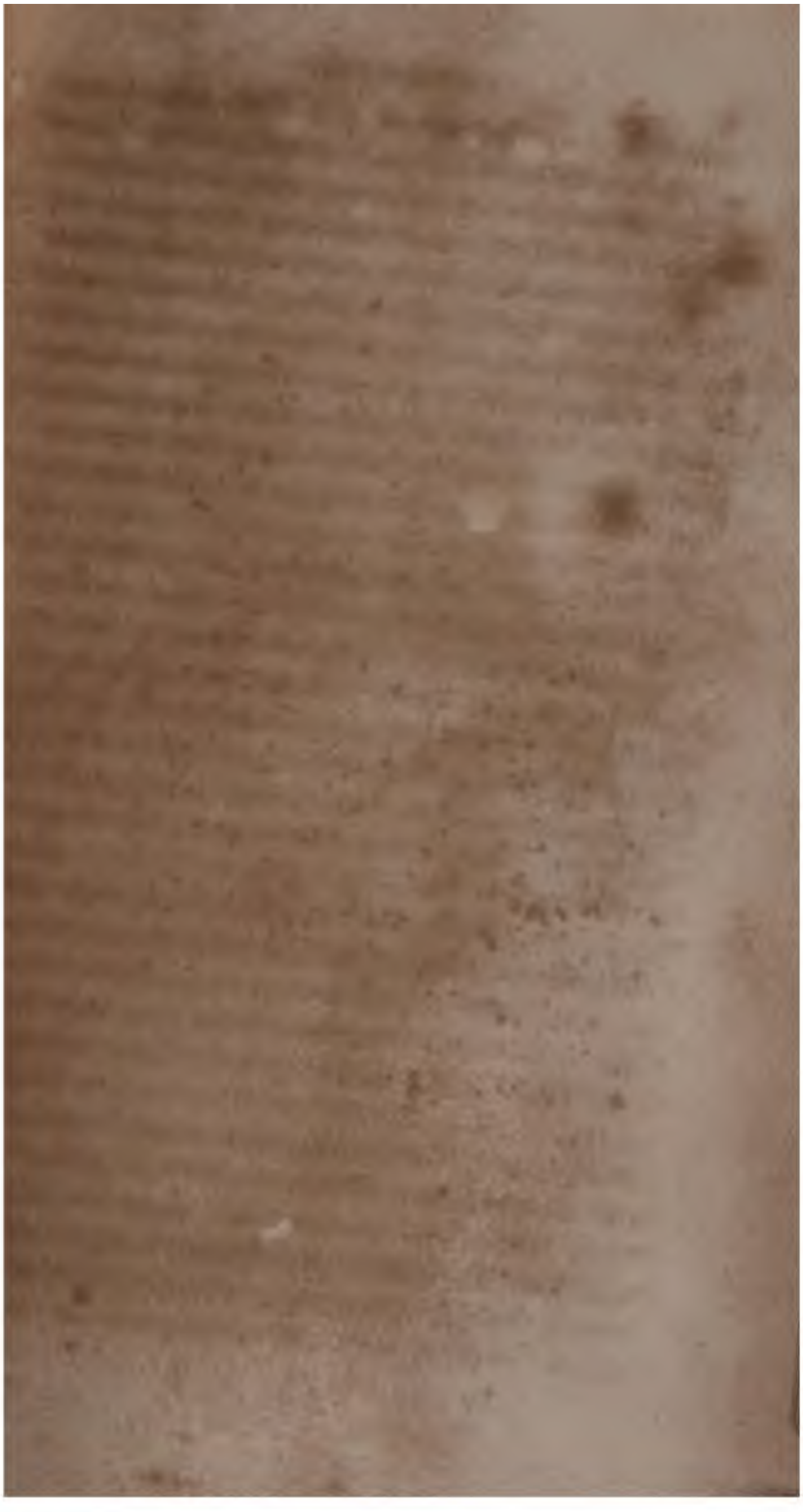
Dans cet écrit, il demandait la révision du Code pénal de la marine, la simplification des formes administratives et la création d'un conseil d'amirauté. Ces divers mémoires prouvent combien étaient sages et judicieuses les vues de La Crosse sur l'organisation de notre marine, à quel point il connaissait ses besoins, et son désir ardent de voir améliorer les institutions qui la régissaient.

A la Restauration, le contre-amiral La Crosse, quoique conservé dans le cadre des officiers généraux de la marine, ne reçut point d'emploi spécial, et, à l'organisation qui eut lieu en 1816, il fut admis à la retraite. Rentré dans la vie privée bien avant l'âge où un amiral doit chercher le repos, La Crosse eut quelque peine à s'accoutumer à l'inactivité à laquelle il se voyait prématurément condamné, et il y a lieu de présumer que cette transition subite contribua beaucoup à l'altération qu'éprouva sa santé. Toutefois, il ne fit aucunes démarches pour rentrer en activité.

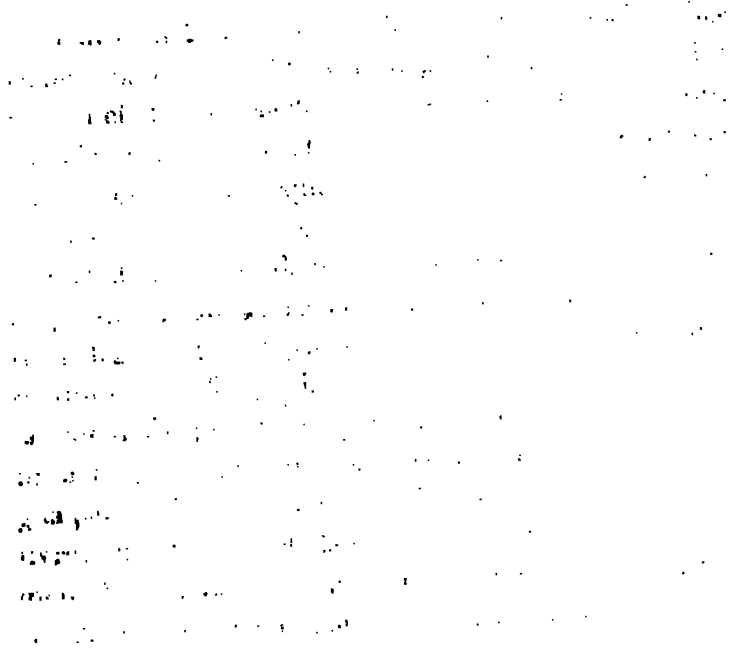
Depuis plusieurs années, le contre-amiral La Crosse

était dans un état habituel de souffrance, qui cependant ne donnait aucune inquiétude sérieuse, lorsque, dans les premiers jours de septembre 1829, cet état ayant empiré subitement, il succomba le 10 de ce mois, emportant les regrets de sa famille et ceux des nombreux amis dont les qualités personnelles qui le distinguaient lui avaient acquis l'estime et l'affection.

La Crosse a laissé un fils unique, qui a obtenu la décoration de la Légion-d'Honneur dans la campagne de France, en 1814, et qui siége aujourd'hui comme député du département du Finistère à la Chambre législative.



CHATEAU-REGIAUT.



CLASIFICADO CONFIDENCIAL

CHATEAU-REGNAUT

(FRANÇOIS-LOUIS ROUSSELET, MARQUIS DE),

COMTE DE CRANZON, BARON DE POULMIE, VICOMTE DE MORDELLE ET D'ARTOIS, VICE-AMIRAL ET MARÉCHAL DE FRANCE, CHEVALIER DES ORDRES DU ROI;

Né en 1637, mort le 15 novembre 1716.

Chateau-Regnaut était fils de François Rousselet, chevalier, marquis de Chateau-Regnaut, gouverneur des ville et château de Machecou et Belle-Ile. Il servit d'abord dans l'armée de terre, et assista à la bataille des Dunes et aux siéges de Dunkerque et de Bergue-Saint-Vinoc, sous le vicomte de Turenne.

En 1661, il entra dans la marine comme enseigne, et fit plusieurs campagnes en cette qualité. Le jeune Chateau-Regnaut faisait partie de l'armée navale aux ordres du duc de Beaufort, qui, en 1664, opéra une descente sur la côte d'Afrique et s'empara de Gigeri. Il commandait un détachement des troupes de la marine, et il se distingua particulièrement dans les divers combats qui furent livrés aux Maures, et dans l'un desquels il fut grièvement blessé. La bravoure qu'il déploya dans cette circonstance fixa sur lui l'attention de l'amiral, qui le cita

ment dans le rapport qu'il fit de cette cam-

mé capitaine de vaisseau en 1672, il fut chargé de
dans les mers du Levant pour les purger des
lont elles étaient infestées, et, avec son seul vaisseau, il combattit et s'empara de cinq de ces corsaires; il alla ensuite bloquer le port de Salé, empêcha les bâtiments qui s'y trouvaient d'en sortir de toute la campagne, et détruisit tous les forts qui existaient le long de cette côte.

En 1673, Chateau-Regnaut, qui venait d'être fait chef d'escadre, alla prendre à Brest le commandement d'une escadre de cinq vaisseaux, avec laquelle il fut chargé d'aller croiser dans les mers du Nord, pour intercepter un convoi qu'on savait devoir sortir du Texel. En effet, à peine fut-il arrivé au point désigné par ses instructions, qu'il eut connaissance d'une flotte d'environ cent trente bâtiments escortée par huit vaisseaux de guerre sous le commandement de Ruyter, alors contre-amiral de Hollande. Quoique inférieur en forces, Chateau-Regnaut n'hésita pas à attaquer. Le combat fut vif et sanglant; mais les savantes manœuvres du chef de l'escadre française mirent la victoire de son côté; le convoi fut dispersé, trois vaisseaux hollandais coulèrent dans l'action, et les autres relâchèrent en Angleterre avec des avaries majeures.

Au commencement de l'année 1677, le comte de Chateau-Regnaut, commandant une escadre de six vaisseaux, fut rencontré sur les côtes d'Espagne par l'amiral Evertsen, à la tête d'une armée composée de seize vaisseaux de ligne et neuf brûlots. Attaqué par l'amiral hollandais, il prit chasse d'abord; mais, forcé enfin de combattre, il soutint l'attaque avec tant de bravoure et d'intrépidité;

que l'armée hollandaise, après avoir eu quatre vaisseaux coulés à fond, se vit contrainte de se réfugier en désordre dans le port de Cadix, et même de retourner en Hollande sans avoir pu parvenir à procurer à la Sicile menacée le secours qu'elle attendait d'elle.

Le comte de Chateau-Regnaut faisait, en 1688, partie de l'escadre aux ordres de Tourville, et il participa au bombardement d'Alger, qui eut lieu au mois de juillet de la même année, par l'armée navale sous le commandement du maréchal d'Estrées.

Promu au grade de lieutenant général des armées navales au commencement de l'année 1689, Chateau-Regnaut fut chargé d'aller porter en Irlande les secours que le roi envoyait à Jacques II. Il appareilla de Brest le 6 mai 1689, à la tête d'une armée de vingt-quatre vaisseaux, deux frégates et six brûlots. Arrivé dans la baie de Bantry, il fit procéder immédiatement au débarquement des munitions de guerre destinées aux Irlandais. Cette opération était à peine commencée lorsque, le 12 au matin, on eut connaissance d'une flotte anglaise d'environ vingt-huit voiles, parmi lesquelles on distinguait vingt-un vaisseaux. L'armée française fit aussitôt ses dispositions pour le combat. Le comte de Chateau-Regnaut la partagea en trois escadres de huit vaisseaux chacune, et se plaça au corps de bataille. Vers onze heures et demie l'action s'engagea entre les deux avant-gardes; elle fut très vive de part et d'autre, mais au bout d'une demi-heure celle des Anglais plia. Le corps de bataille et l'arrière-garde combattirent avec le même avantage; mais vers deux heures et demie, le vent étant venu à changer, l'amiral anglais en profita pour quitter le champ de bataille. Chateau-Regnaut ne jugea pas à propos de le poursuivre, préférant continuer le débarque-

ment que le combat avait interrompu. Le 16, cette opération étant entièrement terminée, l'armée française quitta les côtes d'Irlande, et le 18 elle rentrait à Brest avec sept navires hollandais dont elle s'était emparée dans sa route.

Au mois de mai 1690, le comte de Chateau-Regnaut appareilla de Toulon avec six vaisseaux pour joindre l'armée navale aux ordres du comte de Tourville. A la hauteur de Gibraltar il eut connaissance de l'armée combinée anglaise et hollandaise, forte de vingt-huit vaisseaux. Chateau-Regnaut fit bonne contenance et se prépara au combat sans se détourner de sa route; mais, à son grand étonnement, l'armée ennemie ne l'attaqua point, et quelques jours après il opérait sa jonction à Brest avec l'armée navale qui y était réunie. Il commandait l'avant-garde de cette armée au combat livré, le 10 juillet suivant, à la hauteur de Bévéziers, à l'armée combinée. Il eut affaire à l'avant-garde ennemie, composée de vaisseaux hollandais et commandée par l'amiral Evertsen. Etant parvenu, par une manœuvre hardie, à envelopper cette avant-garde et à la séparer entièrement du corps de bataille, il la combattit avec tant de supériorité que la destruction de la plus grande partie des vaisseaux qui la composaient décida le gain de cette bataille. Lorsqu'en 1693, Louis XIV créa l'ordre royal de Saint-Louis, le comte de Chateau-Regnaut en fut nommé grand'-croix.

Au commencement de l'année 1694, le roi, voulant s'opposer aux entreprises que ses ennemis pourraient tenter sur les côtes d'Italie, ordonna l'armement de deux escadres, l'une à Toulon, sous le commandement du comte de Tourville, et l'autre à Brest, sous celui de Chateau-Regnaut.

Cette dernière sortit le 7 mai, pour se reunir à celle de Toulon. Par le travers de Carthagène elle rencontra un convoi anglais qu'elle attaqua. Plusieurs bâtiments furent pris et coulés, et leur escorte mise en fuite. Parvenue à l'embouchure de l'Èbre, l'escadre du comte de Chateau-Regnaut eut connaissance de quatre vaisseaux et cinq galères espagnols, qui sortaient de Barcelone, où ils avaient débarqué des troupes. On se mit à leur poursuite. Deux se réfugièrent sous les forts de Vinaroz, mais le comte de Chateau-Regnaut les força de s'y échouer et de s'y incendier. Les deux autres vaisseaux, ainsi que les cinq galères, étaient parvenus à entrer dans le port d'Alfaques. Il les y fit attaquer, et ils se virent bientôt réduits à se faire sauter eux-mêmes pour ne pas tomber au pouvoir des Français. Après cette expédition, le comte de Chateau-Regnaut ayant opéré sa jonction avec l'escadre de Tourville, ils secondèrent les opérations du maréchal de Noailles, qui faisait alors le siége de Rozes, et lui facilitèrent la conquête de Palamos, de Gironne, d'Hostalrich et de Castel-Follit.

Par lettres-patentes du 18 mars 1701, le roi d'Espagne, Philippe V, nomma le comte de Chateau-Regnaut capitaine général des mers de l'Océan, et, à la mort du maréchal de Tourville, il lui succéda dans la charge de vice-amiral du Levant.

Louis XIV, ayant été informé qu'une armée navale anglaise et hollandaise était destinée à tenter une expédition contre les colonies espagnoles, ordonna au comte de Chateau-Regnaut, qui se trouvait alors à Lisbonne à la tête de dix-huit vaisseaux, de se rendre immédiatement à la Martinique et de là à la Havane. Le comte mit une telle promptitude dans l'exécution de cet ordre, qu'ayant appareillé le 20 octobre 1701, il arriva devant

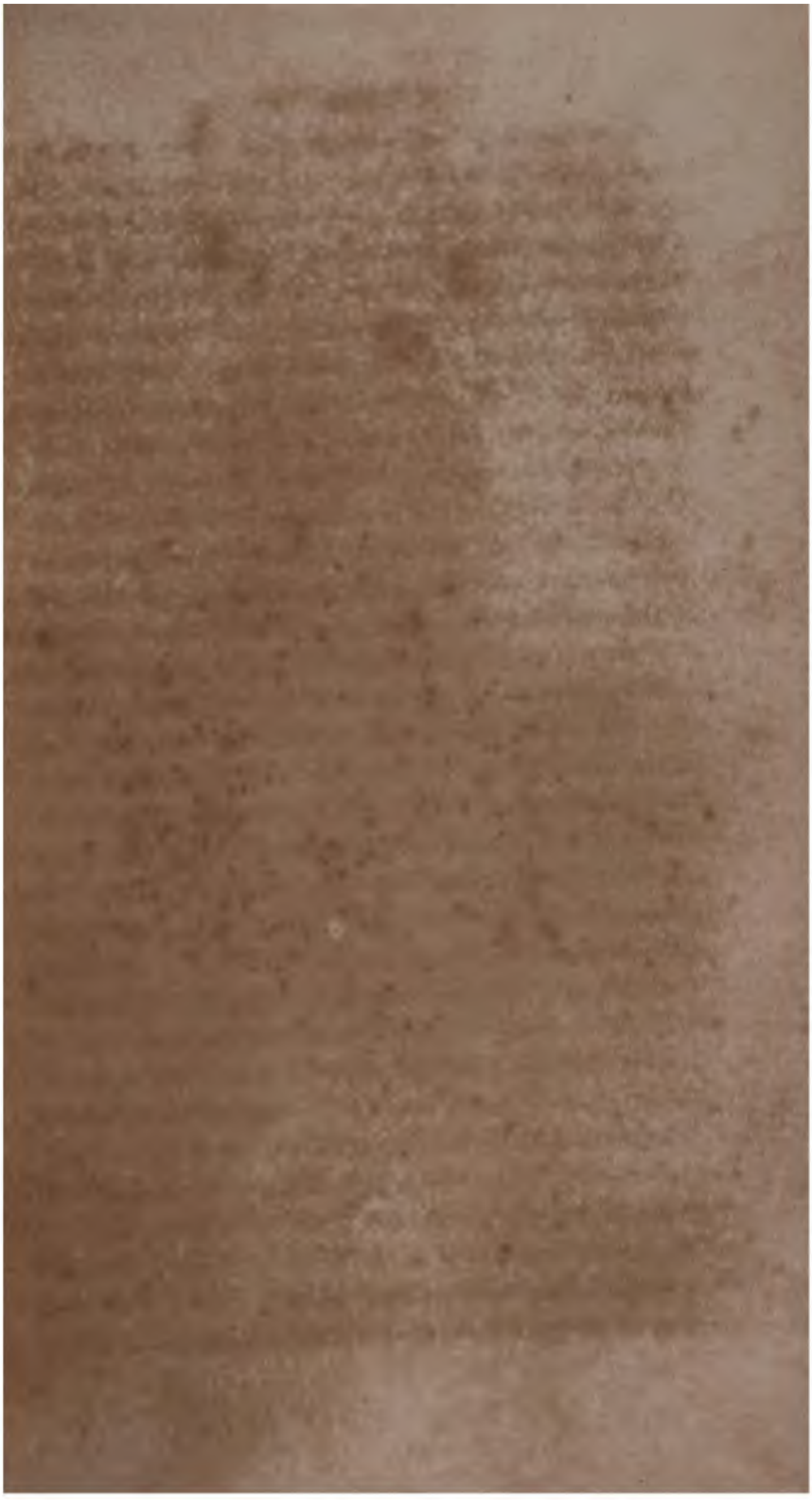
la Martinique le 2 janvier de l'année suivante. Après y être resté quelques jours, il fit voile pour la Vera-Cruz, où il joignit l'escadre espagnole commandée par don Manuel de Velasco. Plusieurs galions espagnols attendaient dans ce port l'escorte qui devait les conduire à Cadix. Le comte de Chateau-Regnaut fit aussitôt les préparatifs nécessaires pour l'appareillage de ces bâtiments, et il sortit de la Vera-Cruz dans les derniers jours du mois d'août 1702.

Un bâtiment olonais, dont il s'empara quelques jours après, l'informa que l'armée combinée anglaise et hollandaise avait mis à la mer et l'attendait sur les côtes d'Espagne. En effet, parvenu à la hauteur de Cadix, il eut connaissance de cette armée, dont la force était de beaucoup supérieure à la sienne. Alors il proposa à l'amiral espagnol de relâcher dans un des ports de France; mais celui-ci ne voulut point y consentir, et le comte de Chateau-Regnaut se vit à regret forcé d'entrer à Vigo.

Ce port était peu sûr, et l'amiral français devait s'attendre à y être attaqué. Il prit donc toutes les dispositions nécessaires pour s'y défendre, mais ce qu'il avait prévu ne tarda pas à arriver. Le 22 octobre 1702, l'amiral Roock parut devant Vigo avec son armée. Le duc d'Ormond, qui commandait les troupes de débarquement, mit à terre deux mille hommes qui s'emparèrent du fort, tandis que les vaisseaux rompaient et forçaient l'estacade que le comte de Chateau-Regnaut avait fait établir pour défendre l'entrée du port. Alors s'engagea un combat très vif entre les deux armées. Il dura environ deux heures, et il s'y fit de part et d'autre des prodiges de valeur; mais l'amiral français ne pouvant soutenir plus long-temps le feu de l'armée combinée, joint à celui du fort, qui, tombé au pouvoir des Anglais, tirait aussi sur

lui, prit le parti de faire échouer ses vaisseaux et d'y mettre le feu. Douze furent incendiés; six seulement tombèrent au pouvoir de l'armée ennemie, ainsi que neuf galions. Toutefois une grande partie des trésors qu'ils contenaient avaient été débarqués et mis en sûreté par les soins du capitaine de vaisseau Renau, alors au service d'Espagne.

Le roi, voulant récompenser les services éminents rendus par le comte de Chateau-Regnaut, l'éleva à la dignité de maréchal de France par lettres du 14 janvier 1703. Au mois d'avril de l'année suivante, il fut nommé lieutenant général et gouverneur de la Haute et Basse-Bretagne, commandement qu'il exerça jusqu'à sa mort, arrivée le 15 novembre 1716. Il avait été fait chevalier des ordres du roi le 2 février 1705.



VANSTABEL

(PIERRE-JEAN),

CONTRE-AMIRAL,

Né à Dunkerque le 16 mars 1746, mort dans la même ville le 12 janvier 1797.

Fils et petit-fils de marins, et ayant lui-même un goût décidé pour cette profession, Vanstabel devait être et fut marin. Dès l'âge de quatorze ans il s'embarqua sur les bâtiments du commerce, et il y était parvenu au grade de capitaine, lorsqu'au commencement de la guerre de 1778 il fut admis dans la marine royale comme officier auxiliaire.

En 1781 il commandait le cutter *le Rohan-Soubise*, de Dunkerque. Dans une de ses croisières sur les côtes d'Angleterre, il rencontra le corsaire anglais *l'Amiral Rodney*, auquel il donna la chasse. Etant parvenu à l'atteindre, il s'en empara après une heure du combat le plus vif et le plus opiniâtre; mais il le trouva tellement maltraité qu'il se vit obligé de l'incendier.

Dans cet engagement Vanstabel fut atteint de deux balles à la gorge. Aussitôt que l'extraction en fut faite, il remonta sur le pont et continua de donner ses ordres. Le roi, informé de ce trait d'intrépidité, lui envoya une

magnifique épée en argent, comme témoignage de sa satisfaction.

En 1782 Vanstabel fut nommé lieutenant de frégate, et il commanda en cette qualité divers petits bâtiments de guerre chargés de la protection des convois sur les côtes de la Manche. En 1787 le ministre lui donna l'ordre de conduire à Brest, de Boulogne où ils avaient été construits, quatre grands canots à rames non pontés. L'opération était scabreuse, mais Vanstabel l'accomplit avec son zèle accoutumé. L'année suivante il fut chargé de procéder à la reconnaissance des côtes de la Manche. On lui donna, à cet effet, le commandement du lougre *le Fanfaron*, et il remplit cette mission avec une exactitude et une intelligence qui lui méritèrent des éloges de la part du comte de la Luzerne, alors ministre de la marine.

Nommé enseigne de vaisseau en 1792, il prit le commandement de la frégate *la Proserpine*, avec laquelle il fit une campagne d'un an à Saint-Domingue et aux Antilles.

Lors de la déclaration de guerre (février 1793), Vanstabel fut promu au grade de capitaine de vaisseau et nommé au commandement de la frégate *la Thétis*. Il appareilla de Brest au mois d'avril suivant, et dans une croisière de quatre mois qu'il fit dans la Manche, il prit, coula ou brûla environ quarante bâtiments du commerce anglais, dont quelques-uns étaient très richement chargés.

Au mois de novembre de la même année, ayant été fait contre-amiral, il porta son pavillon sur le vaisseau *le Tigre*. Vanstabel justifia bientôt ce choix par une expédition dans laquelle il montra autant d'habileté que de prudence. On était instruit qu'un convoi considérable

chargé de munitions et d'approvisionnements de toute espèce devait sortir d'Exeter sous la protection de quatre vaisseaux. Vanstabel reçoit l'ordre de prendre six vaisseaux sous son commandement et d'aller attendre ce convoi. Il sort de Brest le 15 janvier 1793, et va établir sa croisière dans les débouquements de la Manche. Il tenait la mer depuis dix jours, lorsque le 25 au matin, par un temps clair, *la Sémillante*, qui était en avant, lui signale plusieurs bâtiments au vent. Vanstabel, dans la persuasion que c'est le convoi qu'il attend, se couvre de voiles, ordonne à sa division d'imiter sa manœuvre et se dirige sur le point où les voiles ont été aperçues. Toutefois son erreur ne fut pas de longue durée; car bientôt il reconnut que ce convoi n'était autre qu'une armée de vingt-huit vaisseaux de ligne.

En effet l'amiral Howe, qui sortait de Portsmouth pour aller croiser dans la Manche, avait reçu l'ordre d'escorter ce convoi jusqu'à une certaine hauteur. Aussitôt qu'il eut connaissance de la division française, il manœuvra pour la cerner; mais celle-ci avait pris chasse et faisait tous ses efforts pour s'élever dans le vent.

Cependant une des frégates anglaises, étant parvenue à joindre *la Sémillante*, engageait le combat avec elle. Vanstabel qui s'en aperçoit se dirige aussitôt, avec son vaisseau *le Tigre*, sur les deux frégates, et en deux volées il met la frégate anglaise hors de combat. *La Sémillante* dégagée rejoignit la division, et Vanstabel manœuvra pour reprendre son poste.

Pendant plusieurs jours l'amiral Howe tint la division française en vue et chercha par ses manœuvres à la mettre dans la nécessité de combattre, mais l'habile Vanstabel sut les déconcerter toutes; en profitant de quelques-unes des fautes de l'amiral anglais, il le harcela et parvint

même à lui enlever dix bâtiments de son convoi, avec lesquels il rentra à Brest, après avoir tenu la mer pendant un mois.

A cette époque la France était affligée d'une des plus horribles famines qu'elle eût encore essuyées. En guerre avec toute l'Europe, le gouvernement républicain avait été obligé d'envoyer des agents dans les divers ports des Etats-Unis d'Amérique pour y acheter des grains et des farines. Il s'agissait de réunir en convoi les bâtiments sur lesquels ils étaient chargés et de les amener à bon port. Le contre-amiral Vanstabel fut chargé de cette mission; on adjoignit un vaisseau et une frégate à celui qu'il montait, et il appareilla de Brest au mois de janvier 1794, pour se rendre à l'Amérique septentrionale. A son arrivée à Norfolk, il y trouva un grand nombre de bâtiments que le capitaine Emériau, commandant la frégate *l'Embuscade*, y avait réunis. Ce nombre s'accrut successivement, et au mois d'avril suivant il quitta les parages de l'Amérique à la tête d'un convoi de cent soixante-dix navires chargés de blé, de farines et de denrées coloniales. Il arriva aux attérages de France dans les derniers jours du mois de mai, et le 3 juin il traversait les eaux où deux jours auparavant s'était livré entre les armées française et anglaise, commandées par les amiraux Villaret et Howe, un combat dont le but était de protéger sa rentrée. A l'aspect des débris de toute espèce dont la mer était couverte, Vanstabel hésita d'abord s'il continuerait la même route; il craignait que les Anglais, s'ils avaient été vainqueurs, ne tinssent encore la mer; mais le grand nombre de mâts coupés, de vergues et de débris de gréements qui flottaient autour de lui, annonçait en même temps que ce combat avait dû être terrible pour les deux armées, et que par conséquent le vain-

queur et le vaincu devaient également avoir été dans la nécessité de rejoindre leurs ports respectifs pour réparer leurs avaries. D'après cette considération, Vanstabel continua sa route, et il rentra à Brest le 3 juin 1794 avec son convoi augmenté de quarante bâtiments dont il s'était emparé pendant sa traversée. Un décret de la Convention nationale déclara que le citoyen Vanstabel avait bien mérité de la patrie.

Lors de la sortie de l'armée navale sous le commandement de l'amiral Villaret (30 décembre 1794), le contre-amiral Vanstabel commandait l'escadre légère. Les ouragans dont cette armée fut assaillie pendant sa courte croisière dans l'Océan causèrent la perte de plusieurs vaisseaux, mais il fut assez heureux pour rentrer à Brest avec tous ceux qui étaient sous ses ordres.

Au commencement de l'année 1796, le contre-amiral Vanstabel reçut l'ordre de prendre le commandement des forces navales réunies dans les mers du Nord, et il se rendit à cet effet à Dunkerque. Depuis longues années l'Escaut et ses ports étaient fermés, même pour les bâtiments des puissances neutres et amies de la Hollande; le gouvernement directorial, ayant résolu de les rendre à la navigation du commerce, chargea Vanstabel de cette mission. On mit sous son commandement deux bricks de guerre et quatre canonnières, et il appareilla de Flessingue au mois d'avril 1796, pour franchir les passes de l'Escaut, ayant sous son escorte six bâtiments du commerce français et deux navires suédois destinés pour Anvers.

Pour arriver à cette destination il fallait passer sous le feu de plusieurs forts placés de distance en distance sur l'Escaut. Vanstabel, dont le pavillon de commandement était arboré sur une canonnière, prend la tête de son

escadrille, ayant à la remorque un navire suédois. Le premier fort devant lequel il se présente le salue d'un coup de canon à boulet; il ne riposte point et continue sa route, suivi de tous ses bâtiments. Alors une embarcation partie de ce fort, et portant l'officier qui le commandait, se rend à bord de l'amiral et lui demande quel est l'objet de sa mission. « Franchir les passes de l'Escaut et conduire à Anvers les bâtiments de commerce que j'escorte. — L'Escaut est fermé aux bâtiments de toutes les nations. — J'ai l'ordre de monter jusqu'à Anvers et je dois continuer ma route. — Mes instructions m'ordonnent de m'y opposer. — Faites votre devoir, et je ferai le mien. » Après ce colloque le commandant hollandais retourna à son poste, mais il n'y eut point un coup de canon tiré.

Arrivé au fort de Batz, nouvel obstacle. Le commandant hollandais se rend à bord de l'amiral, lui communique les ordres qu'il a de ne laisser franchir les passes à aucun bâtiment, et le menace de couler ses bâtiments s'il persiste à monter le fleuve. « Les bâtiments de guerre qui m'accompagnent, lui dit l'amiral, portent tous du vingt-quatre; si vous tirez un seul coup de canon, je les fais embosser sous votre fort, et je doute que vos batteries, quelles qu'elles soient, résistent long-temps à leur feu. » L'officier hollandais intimidé se rembarqua, et la flottille, poussée par un bon vent, entra à Anvers le troisième jour de sa navigation, aux acclamations des habitants qui voyaient se rouvrir pour eux les sources d'une prospérité tarie depuis plus de cent cinquante ans.

Après cette expédition le contre-amiral Vanstabel retourna à Flessingue où se trouvaient réunies quatre frégates et plusieurs corvettes dont il avait l'ordre de prendre le commandement pour aller établir une croisière

dans les mers du Nord. Il se disposait à remplir cette nouvelle mission, lorsque les symptômes les plus alarmants de la maladie de poitrine dont il était attaqué depuis quelque temps le força de quitter ce commandement et de se rendre à Dunkerque, au sein de sa famille. Il y languit encore pendant quelque temps, mais il succomba au mois de janvier 1797, âgé seulement de cinquante-un ans.

MARTIN.

MARTIN

(PIERRE),

VICE-AMIRAL, COMTE, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, GRAND-OFFICIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Louisbourg, en Canada, le 29 janvier 1752, mort à Rochefort le 1er novembre 1820.

La famille de Martin, qui était établie en Canada, l'envoya en France à l'âge de douze ans pour y faire ses études. Il avait pris passage sur la flûte *le Saint-Esprit*; mais, pendant la traversée, il prit un tel goût pour la marine qu'il sollicita et obtint du capitaine de le garder à bord comme pilotin. Son père, informé plus tard de ce changement de destination et ne voulant pas contrarier ce qu'il regardait comme une vocation, y donna son assentiment.

En 1769, le jeune Martin passa sur la flûte *la Nourrice*, avec laquelle il navigua pendant trois années consécutives dans les mers de l'Inde. Pendant le cours de cette campagne, il s'adonna particulièrement à l'étude du pilotage et de l'hydrographie; les progrès qu'il fit dans cette partie difficile de la navigation furent tels qu'en 1775 il s'embarqua comme second pilote sur la frégate *la Terpsichore*. Ce fut à bord de ce bâtiment

qu'il reçut une blessure à la suite de laquelle il perdit l'œil gauche.

Lors de la guerre de 1778, Martin passa comme maître-pilote sur *le Magnifique*. Ce vaisseau faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, et il participa aux combats d'Ouessant, de la Grenade et de la Dominique, dans l'un desquels il fut blessé.

Pendant les années qui s'écoulèrent de 1781 à 1786, Martin navigua successivement, comme premier pilote, sur la frégate *la Cérès*, dans l'armée du marquis de Vaudreuil, sur *la Vigilante*, campagne des côtes de France, sur la flûte *la Désirée*, campagne des Antilles, et sur la corvette *le Rossignol*, en escadre d'évolutions.

En 1786, le marquis de Boufflers ayant été nommé au gouvernement du Sénégal, il demanda pour Martin, alors sous-lieutenant de vaisseau, le commandement de la corvette *la Cousine*, destinée à tenir station dans cette colonie. Il profita du séjour de trois années qu'il fit dans ces parages pour s'occuper de la reconnaissance hydrographique de cette partie des côtes de l'Afrique, et il en dressa d'excellentes cartes. Le roi récompensa ce service en lui accordant la croix de Saint-Louis.

Martin fut nommé lieutenant de vaisseau au mois de février 1792. On lui donna le commandement de la frégate *l'Hermione*, l'on mit sous ses ordres la frégate *la Pomone* et la corvette *l'Espoir*, et il fit avec cette division diverses croisières dans l'Océan et sur les côtes de France. Ayant été fait capitaine de vaisseau à la fin de l'année 1792, il prit le commandement de *l'América*, et peu de temps après celui de la frégate *le Tartu*, avec laquelle il fit une campagne dans les mers du Nord.

En 1793 Martin fut promu au grade de contre-amiral, et chargé en cette qualité du commandement d'une des

divisions de l'armée navale réunie à Brest. L'année suivante, il fut nommé commandant en chef de celle de la Méditerranée.

Chargé de protéger avec sept vaisseaux les opérations de l'armée d'Italie, il rencontra dans la rivière de Gênes la flotte combinée d'Angleterre et d'Espagne, forte de trente-un vaisseaux. La supériorité de cette armée ne lui permettant pas de se mesurer avec elle, Martin manœuvra avec tant d'habileté, qu'il parvint à se retirer dans le golfe Juan sans avoir perdu un seul de ses bâtiments. Bloqué et harcelé pendant cinq mois dans ce golfe, il fit une si belle défense qu'il força l'armée combinée à l'abandonner, et c'était réellement une victoire. Profitant alors des premiers vents favorables, il appareilla et parvint à gagner Toulon.

Le 3 mars 1795, le contre-amiral Martin sortit de nouveau à la tête d'une armée composée de quinze vaisseaux, dont un de cent vingt canons, trois de quatre-vingt et onze de soixante-quatorze, six frégates et trois corvettes, et ayant à bord environ cinq mille hommes de troupes de débarquement. Sa destination était de tenter un débarquement en Corse, dont les Anglais protégeaient le siége avec une armée navale. A cette époque la Convention était dans l'usage de mettre les armées de terre et de mer sous la direction d'un *représentant du peuple*. L'armée de l'Océan avait été confiée à Jean-Bon Saint-André, celle de la Méditerranée devait être dirigée par Le Tourneur (de la Manche).

Le 7 l'armée, étant en vue des côtes de la Corse, eut connaissance d'un vaisseau anglais qui sortait du golfe de San-Fiorenzo et paraissait chercher à rejoindre son escadre, qu'on savait être à l'ancre devant Livourne. L'amiral fit signal à trois de ses frégates de chasser ce

vaisseau, et toute l'armée les suivit à une petite distance. *L'Alceste* l'attaqua la première avec beaucoup d'audace. Après un quart d'heure de combat, il amena son pavillon. C'était *le Berwick*, de soixante-quatorze canons; il fut immédiatement expédié pour Toulon.

Un coup de vent qui se déclara quelques jours après causa des avaries majeures à plusieurs des vaisseaux de l'armée. *Le Mercure* démâta complétement et fut obligé de relâcher. *Le Sans-Culotte*, vaisseau à trois ponts, quitta l'armée sans qu'on connût la cause de cette séparation. Elle se trouva ainsi réduite à treize vaisseaux.

Le 13, on eut connaissance de l'armée anglaise, à une très grande distance sous le vent. Elle se composait de quatorze vaisseaux, dont quatre à trois points. Avec des forces aussi inférieures que l'étaient les siennes, l'amiral Martin n'eût probablement pas engagé le combat, si une circonstance imprévue ne fût venue l'y forcer; cependant, à la vue de l'armée ennemie, il avait fait former la ligne de bataille. A ce moment trois vaisseaux se trouvaient à plus d'une lieue de l'armée et louvoyaient pour la rejoindre. Les vents étaient au S.-E. bon frais, le temps nébuleux, la mer grosse. Dans un fort coup de tangage, *le Ça-ira* démâta de ses deux mâts de hune et tomba sous le vent.

L'amiral anglais alors fit forcer de voiles à son avant-garde pour combattre ce vaisseau. Peu de moments après il fut attaqué par une frégate, qu'il força bientôt de lâcher prise. Les meilleurs voiliers de l'armée anglaise ayant joint *le Ça-ira* commencèrent sur lui un feu très vif, auquel il ne put répondre d'abord qu'avec ses canons de retraite. La frégate *la Vestale*, qui l'avait pris à la remorque, répondait aussi au feu des vaisseaux ennemis. Une manœuvre hardie du *Ça-ira* vint le soustraire pour un moment à la position dans laquelle

il se trouvait. Il essaya de virer de bord vent de vent, et cette évolution lui ayant réussi, il prolongea ainsi les vaisseaux ennemis, en continuant cependant de faire et de recevoir un feu très vif.

Pendant ce temps l'avant-garde de l'armée française s'était approchée du *Ça-ira* et le vaisseau *le Censeur* était venu lui donner la remorque en remplacement de *la Vestale*. La nuit étant survenue, les Anglais abandonnèrent l'attaque et rejoignirent le gros de leur armée.

Le lendemain 14, à la pointe du jour, malgré l'attention qu'on avait eu de faire peu de voiles pendant la nuit, *le Ça-ira* et *le Censeur* se trouvaient à une assez grande distance de l'armée. La brise variait du sud au sud-ouest, mais faible. L'armée anglaise était à peu près à deux lieues sous le vent. Vers six heures, la brise vint du nord; les Anglais qui la reçurent les premiers en profitèrent pour couper ces deux vaisseaux et les entourer. L'amiral Martin pour s'y opposer fit signal à son armée de tirer vent arrière par la contre-marche, mais le peu de vent que recevaient ses vaisseaux ne leur permettait guère de manœuvrer. *Le Ça-ira* et *le Censeur*, enveloppés par sept vaisseaux, dont deux à trois ponts, et n'ayant plus l'espoir d'être secourus, combattirent avec le plus grand acharnement. Bientôt les deux vaisseaux qui se trouvaient par leurs travers furent démâtés et obligés de se laisser culer; mais la disproportion des forces assaillantes était trop considérable pour que la lutte fût longue. *Le Ça-ira* entièrement démâté, ayant douze pieds d'eau dans sa cale, ses poudres noyées, et environ six cents hommes hors de combat, se vit obligé d'amener. *Le Censeur*, non moins maltraité et dont la défense n'avait pas été moins honorable, subit le même sort. Pendant ce temps trois autres vaisseaux essuyaient aussi le feu de l'armée anglaise, sans que le reste de

l'armée française, retenu par le calme, pût prendre part au combat.

Après la prise du *Ça-ira* et du *Censeur*, le vent s'étant élevé, les deux armées se séparèrent sans qu'aucune des deux cherchât à poursuivre l'autre. L'armée française, dont la moitié des vaisseaux n'avait pu être engagée, était néanmoins trop faible pour tenter le combat; quant à celle des Anglais, malgré sa supériorité numérique, les vaisseaux de son avant-garde qui avaient combattu et pris les deux vaisseaux français se trouvaient dans un tel état de délabrement qu'il leur était impossible de rien entreprendre de plus. L'armée française, réduite à onze vaisseaux, tint encore la mer pendant quelques jours dans l'espoir de rallier *le Mercure* et *le Sans-Culotte*, et rentra à Toulon.

« Le général [illegible] le Tourneur, de la Manche, dans [illegible] au comité de salut public, s'est « conduit dans cette affaire avec une intelligence vrai- « ment digne d'éloges. La loi lui ordonnait de passer sur « une frégate au moment du combat; j'ai dû l'y suivre; « le désir de pouvoir donner des ordres plus précis nous « a souvent mis à portée du canon de l'ennemi; mais les « circonstances l'exigeaient, et j'ai été le premier à l'en- « gager à mettre de côté toute considération particu- « lière. »

Au mois de juillet 1795, le contre-amiral Martin reçut l'ordre de sortir de Toulon avec l'armée navale sous son commandement et de se porter sur les côtes des pays conquis par l'armée d'Italie. Il appareilla le 4 au soir, à la tête de dix-sept vaisseaux, dont un à trois ponts, et de plusieurs frégates et corvettes. Le lendemain l'armée etait en vue d'Oneille, les frégates d'observation signalèrent trois frégates et un vaisseau anglais dans l'E.-S.-E. *L'amiral* ordonna à l'escadre légère de chasser les voiles

découvertes, et fit former la ligne de convoi pour soutenir les chasseurs. Ces bâtiments faisaient route pour se rendre à Saint-Florent. L'armée les suivit pendant deux jours, lorsque, arrivée en vue de ce port, on eut connaissance de l'armée anglaise se disposant à appareiller pour protéger la rentrée de ses bâtiments. On distinguait jusqu'à trente-deux voiles, tant vaisseaux que frégates.

Les instructions données à l'amiral lui prescrivaient la plus grande circonspection dans le cas où il rencontrerait des forces supérieures; en conséquence, il se décida à revirer de bord et à établir sa croisière depuis les îles d'Hyères jusqu'au cap Roux.

Il croisait depuis plusieurs jours dans ces parages, lorsque le 13 au matin, étant à trois ou quatre lieues dans le sud du cap Roux, on eut connaissance dans le N.-N.-O., à environ deux lieues au vent, d'une grande quantité de bâtiments. Bientôt on distingua vingt-trois vaisseaux, dont cinq du premier rang. L'amiral Martin, après avoir fait former la ligne de bataille, fit prendre la bordée de terre dans l'intention de se réfugier au mouillage du golfe Juan.

L'armée anglaise qui avait pris les mêmes amures, suivit l'armée française, et bientôt son avant-garde se trouva à portée de canon de l'arrière-garde française.

Pendant les diverses évolutions que les deux armées avaient été obligées de faire en raison de la variété des vents, ils s'étaient enfin fixés à l'est, et cette circonstance ne permettant plus à l'amiral Martin de relâcher au golfe de Juan, il se dirigeait sur celui de Fréjus, lorsqu'à midi un quart l'amiral s'aperçut que dans une évolution le vaisseau de tête de la ligne anglaise avait masqué. Il fit aussitôt signal à son arrière-garde, et particulièrement à *l'Alcide*, d'attaquer ce vaisseau. Ce fut le commencement

du combat avec l'avant-garde anglaise. On ne combattait néanmoins qu'avec les canons de retraite, l'armée française continuant de faire route pour gagner le mouillage. Vers une heure l'amiral, s'apercevant que *l'Alcide* avait éprouvé des avaries majeures dans son grément, fit signal à deux de ses frégates d'aller lui donner la remorque. *L'Alceste* et *la Justice* parvinrent à exécuter cette manœuvre au milieu du feu des vaisseaux anglais, auxquels elles ripostèrent vivement. Pendant ce temps *l'Aquilon* démâtait un vaisseau de son grand mât de hune. Cet événement fut très heureux en ce qu'il retarda la marche de ce vaisseau qui faisait route pour doubler *l'Alcide.*

L'armée française se trouvait alors dans une position assez avantageuse pour couper quelques vaisseaux de l'avant-garde anglaise, s'ils s'obstinaient à combattre *l'Alcide;* mais l'amiral Martin calculant que s'il exécutait cette manœuvre, il s'exposait à rendre l'affaire générale, et qu'étant aussi inférieur en forces la chance ne pouvait être à son avantage, il dut y renoncer. Il était cependant encore dans l'incertitude à cet égard, lorsque tout à coup l'on s'aperçut que *l'Alcide* était en feu dans sa partie de l'avant. Déjà *l'Alceste* avait été obligé de l'abandonner, et les vaisseaux anglais qui le canonnaient forçaient de voiles pour s'en éloigner. L'incendie fut si prompt et si violent qu'on ne put tenter de porter aucun secours à ce vaisseau, qui, une demi-heure après, sauta en l'air avec une explosion terrible. A la suite de cet accident l'armée anglaise vira de bord; plusieurs des vaisseaux de son avant-garde avaient été assez maltraités pour avoir besoin d'une remorque. L'amiral Martin alors gagna le mouillage de Fréjus, où l'armée arriva à six heures. Quelques jours après elle rentra à *Toulon* sans avoir été inquiétée dans sa route.

En 1796, Martin fut élevé au grade de vice-amiral, et au mois de septembre 1798 il fut nommé commandant d'armes à Rochefort. C'est en cette qualité que, d'après les ordres du Directoire, il donna au capitaine de la corvette *la Vaillante* les instructions relatives au transport à la Guiane des députés proscrits le 18 fructidor, commission pénible et douloureuse, mais dans laquelle il sut concilier son devoir avec les égards dus au malheur, et où il montra les sentiments d'humanité et de bienfaisance qui le caractérisaient.

Lors de l'institution des préfectures maritimes, Martin fut nommé à celle de Rochefort. Il développa dans ces fonctions toute l'étendue de ses connaissances et de son activité. Son administration fut à la fois sévère et paternelle; la probité et l'honneur furent ses guides invariables. Sous le gouvernement impérial il fut décoré des titres de comte et de grand-officier de la Légion-d'Honneur; mais ces distinctions n'apportèrent aucun changement dans son caractère ni dans ses habitudes, dont le fonds était la bienveillance et la simplicité.

En 1810, l'amiral Martin fut remplacé dans sa préfecture. Sa santé avait, depuis quelque temps, reçu diverses atteintes; mais il eût pu cependant rendre encore d'utiles services dans le poste qu'il occupait. Le chagrin qu'il conçut du repos forcé auquel il se voyait condamné, à l'âge de cinquante-huit ans, mina sa forte constitution, et son admission à la retraite, en 1815, vint encore augmenter ce chagrin. Depuis ce moment il ne fit plus que languir; les infirmités arrivèrent, et une maladie longue et douloureuse mit fin à sa carrière, le 1er novembre 1820.

L'amiral Martin était d'une taille médiocre, mais d'une grande force de corps, qui plus d'une fois lui avait servi à calmer seul des séditions. Sous une enveloppe dure il

cachait une intelligence vive et pénétrante; son caractère était grand et noble, son courage bouillant et indomptable. Il avait un frère dans la marine, homme sans éducation et qui n'avait pu parvenir qu'au grade de contre-maître. Martin, lorsqu'il fut nommé à la préfecture de Rochefort, appela son frère dans ce port; il améliora sa position par tous les moyens qui étaient en son pouvoir; mais jamais il ne voulut lui donner d'avancement dans sa profession, certain qu'il était que ce marin ne pouvait remplir convenablement qu'un poste subalterne.

Lorsque Napoléon, après sa seconde abdication, en 1815, vint à Rochefort pour s'y embarquer sur les frégates qui devaient le conduire aux États-Unis, il témoigna le désir de voir l'amiral Martin, dont il avait une haute opinion. L'amiral, qui vivait retiré dans les environs de Rochefort, s'empressa de se rendre auprès de celui qui naguère était son souverain; il en reçut l'accueil le plus flatteur et le plus honorable. Napoléon lui témoigna obligeamment ses regrets de ce qu'il avait quitté le service de si bonne heure; mais son étonnement fut plus grand encore lorsque Martin lui donna l'assurance qu'il n'avait jamais demandé sa retraite, et qu'elle lui avait été donnée au moment où il s'y attendait le moins. Napoléon, qui avait écouté l'amiral avec une sombre attention, l'interrompit tout à coup en lui disant: *On m'a donc trompé.* Il le congédia alors, mais non sans s'être exprimé avec amertume sur le sort des princes qui, ne pouvant jamais savoir la vérité, sont exposés à commettre des erreurs et des injustices, souvent si préjudiciables à leur intérêt et à celui de l'Etat.

SUFFREN.

SUFFREN SAINT-TROPEZ

(PIERRE-ANDRÉ)

VICE-AMIRAL, AYANT RANG DE MARÉCHAL DE FRANCE, [illegible]

L'ORDRE DE MALTE.

Né au château de Saint-Cannat, en Provence, le [illegible] janvier [illegible], mort à Paris le 8 décembre [illegible].

Si l'estime et la considération [illegible] rent par de grands talents et une bravoure éprouvée, le bailli de Suffren y eut des droits incontestables.

Personne, en effet, ne possédait à un degré plus éminent cette tranquillité de courage et cette sérénité d'âme dans le péril qu'on appelle *sang-froid*, et une pareille qualité est sans contredit le don le plus précieux que la nature puisse faire à ceux qui sont destinés à commander les hommes.

La famille de Suffren tenait depuis longtemps [illegible] distingué parmi la noblesse de Provence. [illegible] Suffren, dont il était le troisième fils, [illegible] vir dans la marine et à entrer dans [illegible] Jean-de-Jérusalem, l'envoya à Toulon [illegible] était alors en guerre avec l'Angleterre [illegible] bord dans les gardes de la marine, Suffren [illegible] enseigne en 1747, et il fit en cette qualité [illegible] campagnes.

SUFFREN SAINT-TROPEZ

(PIERRE-ANDRÉ),

VICE-AMIRAL, AYANT RANG DE MARÉCHAL DE FRANCE, BAILLI DE L'ORDRE DE MALTE,

Né au château de Saint-Cannat, en Provence, le 13 janvier 1726, mort à Paris le 8 décembre 1788.

Si l'estime et la considération des hommes s'acquièrent par de grands talents et une bravoure éprouvée, le bailli de Suffren y eut des droits incontestables.

Personne, en effet, ne posséda à un degré plus éminent cette tranquillité de courage et cette sérénité d'âme dans le péril qu'on appelle *sang-froid*, et une pareille qualité est sans contredit le don le plus précieux que la nature puisse faire à ceux qui sont destinés à commander les hommes.

La famille de Suffren tenait depuis long-temps un rang distingué parmi la noblesse de Provence. Le marquis de Suffren, dont il était le troisième fils, le destinant à servir dans la marine et à entrer dans l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'envoya à Toulon en 1743. La France était alors en guerre avec l'Angleterre. Admis d'abord dans les gardes de la marine, Suffren fut nommé enseigne en 1747, et il fit en cette qualité plusieurs campagnes.

paix d'Aix-la-Chapelle, qui fut signée l'année suivante, semblait devoir le condamner à un long repos dès le début dans la carrière; mais il profita de cette circonstance pour se rendre à Malte, et, à son arrivée, il fut reçu au nombre des chevaliers. Il employa les années qui s'écoulèrent jusqu'à 1754 à faire les caravanes prescrites par les réglements, et ne revint à Toulon qu'à la fin de cette année.

En 1756, la guerre s'étant rallumée avec les Anglais, Suffren, qui venait d'être nommé lieutenant de vaisseau, fit partie de l'escadre commandée par M. de la Clue-Sabran, et contribua à la prise de Mahon.

En 1757 le chevalier de Suffren reçut l'ordre de passer sur l'*Océan*, qui faisait partie d'une escadre de sept vaisseaux commandée par M. de Laclue. Sortie de Toulon, cette escadre se trouva, le 17 août, à la hauteur du port de Lagos, fut rencontrée par une armée anglaise de quatorze vaisseaux. L'infériorité des forces qu'il commandait ne permettant pas à M. de Laclue de se mesurer avec cette armée, il prit le parti de se réfugier dans ce port, qui appartenait aux Portugais. Tout devait le porter à croire qu'il y serait en sûreté, puisque cette puissance était neutre; mais les Anglais, sans respect pour le pavillon portugais, vinrent attaquer l'escadre jusque sous les forts. Trois vaisseaux furent pris, deux se brûlèrent à la côte, et deux seulement parvinrent à se sauver. *L'Océan*, que montait M. de Laclue, fut au nombre des premiers, de sorte que le chevalier de Suffren fut fait prisonnier de guerre. Nous le verrons plus tard prendre, en pareille circonstance, sa revanche sur les Anglais.

Toutefois sa captivité ne fut pas de longue durée, et il revint à Toulon au mois d'octobre suivant.

La paix qui eut lieu au commencement de l'année 1763 faisait craindre au chevalier de Suffren une longue inactivité; mais ses qualités avaient été appréciées, et l'année suivante on lui donna le commandement du chebec *le Caméléon*, avec la mission de protéger le commerce dans la Méditerranée.

Quelque temps après il passa à celui du *Singe*, dans l'escadre de M. Duchaffaut, destinée à agir contre les Saletins.

Promu au grade de capitaine de frégate en 1767, il se rendit à Brest. On y réunissait une escadre sous le commandement de M. de Breugnon, que le roi envoyait en ambassade à Maroc, pour y traiter de la paix. Cet amiral lui confia le commandement de la frégate *l'Union*, sur laquelle il avait arboré son pavillon.

Au retour de cette campagne, le chevalier de Suffren retourna à Malte; et pendant les quatre années qu'il y resta, il fit, sur les galères de la religion, différentes courses contre les Barbaresques. Ce fut pendant son séjour dans cette île qu'il parvint au grade de commandeur.

Ayant été nommé capitaine de vaisseau au mois de février 1772, il revint à Toulon, où il prit le commandement de *la Mignonne*, et fit avec cette frégate deux croisières dans les mers du Levant.

En 1776 M. Duchaffaut, qui allait entreprendre une campagne d'évolutions, appela près de lui Suffren, et lui donna le commandement de la frégate *l'Alcmène*.

Vers le commencement de l'année 1778, la France ayant résolu de favoriser l'indépendance américaine, le comte d'Estaing appareilla de Toulon le 13 avril, ayant sous ses ordres une armée de douze vaisseaux de ligne. Le commandeur de Suffren en faisait partie sur *le Fan-*

comte d'Estaing ayant appris que cinq frégates étaient mouillées dans la rade de Newport, le chargea d'aller les y attaquer avec son vaisseau et trois frégates qu'il lui adjoignit. Le commandeur se présenta devant cette rade, qui était défendue par un fort assez considérable. Il y pénétra sous toutes voiles et fut s'embosser le plus près possible des cinq frégates qui y étaient mouillées. Celles-ci ne l'attendirent point; après avoir tiré quelques coups de canon, elles furent s'échouer à la côte et s'y brûlèrent. Suffren, satisfait de son expédition, rejoignit le comte d'Estaing, qui lui avait donné rendez-vous à la Martinique. La guerre contre les Anglais se poursuivait avec vigueur. Au mois d'avril 1780, Suffren prit le commandement du *Zélé*, et, de concert avec *le Marseillais*, il fit une campagne dans les Antilles, après laquelle ces deux vaisseaux allèrent rejoindre l'armée combinée de France et d'Espagne aux ordres du comte de Guichen et de don Louis de Cordova, qu'ils rencontrèrent à la hauteur du cap Saint-Vincent.

Après une campagne d'environ dix mois, l'armée combinée rentra à Brest et y désarma au mois de février 1781.

Jusqu'ici la vie de Suffren a sans doute été assez active et assez remplie; mais les circonstances vont lui procurer l'occasion de déployer ses talents et sa bravoure sur un plus vaste théâtre, et nous l'allons voir prendre place parmi les plus grands généraux de l'époque.

Dès le commencement de l'année 1778, les Anglais avaient déjà tenté diverses entreprises sur les établissements français et hollandais dans l'Inde. La guerre active qu'ils soutenaient contre les divers princes indiens était mêlée de succès et de revers; mais leur marine suivait

un but constant, celui d'anéantir, dans ces parages, les deux seules puissances qui pussent lutter contre eux. Les hostilités contre la Hollande ayant été déclarées en 1781, les Anglais s'emparèrent de Négapatam et de plusieurs comptoirs sur la côte occidentale de Sumatra. Cette puissance se trouvant, en raison de l'infériorité de sa marine, hors d'état de protéger ces colonies qui lui avaient coûté tant d'efforts, de patience et de courage, proposa au gouvernement français de se lier avec lui par un traité.

A peine était-il conclu que le cabinet de Versailles fut informé du projet formé à Londres d'envahir le cap de Bonne-Espérance. Son exécution était remise au commodore Johnston.

La prise de cette riche colonie, si elle avait lieu, entraînait nécessairement la perte de Batavia, de Ceylan, ainsi que celle des autres possessions hollandaises au Bengale et à la côte de Coromandel.

Dans cette perplexité, les Etats-Généraux chargèrent la France, non-seulement de protéger le cap de Bonne-Espérance; mais ils lui remirent en quelque sorte cette colonie, en lui permettant d'y envoyer, pour sa défense, une garnison toute composée de troupes françaises, qu'ils prirent à leur solde.

Le ministère fit choix du commandeur de Suffren pour l'opposer au commodore Johnston. On mit sous ses ordres cinq vaisseaux et deux frégates, et le roi l'autorisa à porter le pavillon de chef d'escadre dans les mers au-delà du cap de Bonne-Espérance.

Il sortit de Brest le 22 mars 1781, avec l'armée navale aux ordres du comte de Grasse, dont il se sépara à la hauteur de Madère.

Le vaisseau *l'Artésien*, qui faisait partie de l'escadre

de Suffren, devait, dans le principe, faire la campagne d'Amérique avec M. de Grasse; mais au moment du départ, sa destination ayant été changée, le capitaine, qui avait calculé sa provision d'eau pour une courte traversée, craignant d'en manquer pendant sa nouvelle campagne, demanda la permission d'en faire en passant à Saint-Yago. L'amiral y consentit; mais ne voulant pas laisser ce vaisseau seul, il se décida à y conduire son escadre.

L'Artésien avait, en conséquence, reçu l'ordre de précéder l'escadre de quelques lieues; mais en même temps il lui avait été prescrit de revirer de bord s'il apercevait des voiles ennemies dans la baie de la Praya. L'événement justifia la prévoyance de l'amiral.

En effet, le 16 avril, *l'Artésien*, en approchant du mouillage, reconnaît cinq vaisseaux anglais qui y étaient à l'ancre. Aussitôt il revire de bord sur son escadre en signalant l'ennemi.

D'après le nombre de voiles indiqué, Suffren ne doutant pas que ce ne fût l'escadre du commodore Johnston, qu'il savait être sortie de Portsmouth quelque temps avant lui, forma de suite la résolution de l'attaquer, sans respect pour la neutralité du pavillon portugais qui flottait sur l'île. On se souvient, d'ailleurs, qu'il avait à prendre sa revanche de l'affaire de Lagos; l'occasion ne pouvait être plus belle, et l'on va voir comment il en profita. Le commandeur, après avoir fait signal à ses frégates et au convoi qu'il escortait de continuer leur route en tenant le vent, donna à son escadre l'ordre de se préparer au combat, de former la ligne sans égard à l'ordre de bataille, de forcer de voiles, et enfin de se préparer à mouiller. Tous ces signaux se multipliaient et se succédaient trop lentement au gré de sa bouillante

ardeur. Lui-même se couvrant de voiles à l'instant, et sans faire attention s'il était suivi des vaisseaux de son escadre, pénètre avec audace dans la baie, et, arrivé près du vaisseau commandant, laisse tomber l'ancre par son travers à portée de pistolet en faisant un feu terrible. *L'Annibal*, qui suivait immédiatement *le Héros*, vint mouiller en avant de lui. Dans cette position, recevant beaucoup plus de bordées qu'il n'en pouvait rendre, il éprouva en peu de temps les plus grands dommages dans sa mâture et dans ses agrès. *L'Artésien* manœuvrait pour venir prendre poste auprès du *Héros;* mais son capitaine ayant été tué dans cet instant, et ce vaisseau ayant été abordé par un bâtiment de la Compagnie anglaise des Indes, il dériva au large. *Le Vengeur* et *le Sphinx*, après avoir tiré quelques bordées sur les vaisseaux ennemis qui se trouvaient par leur travers, se virent entraîner sous le vent par la force des courants, et furent obligés de laisser porter au large.

Telle fut l'entrée, la disposition et l'attaque de nos cinq vaisseaux. *Le Héros* et *l'Annibal* se trouvaient donc mouillés au milieu de l'escadre ennemie, les trois autres vaisseaux étant trop éloignés pour pouvoir les seconder. Leur position devenait de plus en plus dangereuse; forcés de la quitter pour ne pas succomber sous le feu qui les accablait, ils coupèrent leurs câbles, et après une heure et demie du combat le plus vif et le plus meurtrier ils portèrent au large. Cette retraite ne pouvait avoir lieu plus à propos; car à peine *l'Annibal* était-il hors de la portée du canon des Anglais qu'il démâta de tous ses mâts, à l'exception de son beaupré. *Le Sphinx* vint le tirer du danger en le prenant à la remorque.

Le Héros n'était pas, comme on peut le présumer, dans un meilleur état; sa mâture était debout, mais cri-

blée de boulets et presque en équilibre, tous les étais et presque tous les haubans étant coupés.

Suffren, voyant l'impossibilité de détruire un ennemi dont il avait juré la perte, abandonna enfin cette baie, mais avec autant de fierté qu'il y était entré, et prenant congé de l'escadre ennemie en la saluant à grands coups de canon.

L'amiral Johnston, car effectivement c'était lui, après avoir réparé ses avaries les plus majeures, appareilla avec son escadre, dans l'intention d'inquiéter les Français, et peut-être de s'emparer de *l'Annibal* qu'il voyait démâté. Dès que le commandeur le vit sous voiles : *Allons,* s'écria-t-il, *point de manœuvres honteuses!* et aussitôt il fait le signal de former la ligne de combat. Cette contenance eut tout l'effet qu'on en devait attendre; l'escadre ennemie, qui avait le vent, s'approcha jusqu'à une portée et demie de canon; mais voyant l'escadre française l'attendre en travers, elle ne jugea pas à propos de recommencer le combat, et elle mit au plus près pour rentrer dans la baie. Suffren resta néanmoins toute la nuit dans la même position, tenant ses feux allumés pour provoquer l'ennemi à le suivre; mais au jour il avait disparu.

Il dirigea alors sa route vers le cap de Bonne-Espérance, emmenant *l'Annibal* à la remorque, et il y fut rejoint quelques jours après par son convoi. Son arrivée avant l'escadre anglaisé préserva cette colonie du danger qui la menaçait, et l'expédition de l'amiral Johnston n'eut d'autre résultat que la prise de cinq bâtiments hollandais dans la baie de Saldanha. Le commandeur, après avoir débarqué les troupes qui devaient rester au cap de Bonne-Espérance et pourvu aux divers besoins de ses vaisseaux, appareilla pour l'Ile-de-France, où il

arriva dans les premiers jours de novembre, et fit sa jonction avec l'escadre aux ordres du comte d'Orves.

Suffren avait été précédé dans cette colonie par sa réputation, et on l'y attendait pour arrêter définitivement le plan de la campagne qu'on allait entreprendre. Son escadre, à la suite du combat qu'elle venait de soutenir, avait des besoins de toute espèce, et plusieurs bâtiments devaient recevoir des réparations majeurets. Le temps était précieux, mais sa présence semblait avoir tout ranimé. Il communiquait son ardeur et son activité à tout ce qui l'approchait; administrateurs, chefs, marins et soldats, tous étaient animés du plus beau zèle; la nécessité développait les ressources, et l'on vit, non sans étonnement, une escadre aussi considérable et un convoi aussi nombreux, prêts à prendre la mer en un espace de temps aussi court.

Le 7 décembre 1781, l'escadre mit à la voile sous les ordres du comte d'Orves, pour se rendre à la côte de Coromandel.

Chemin faisant elle s'empara du vaisseau anglais *l'Annibal*, de cinquante canons. Il était expédié de Sainte-Hélène à l'amiral Hughes, pour lui annoncer l'arrivée de deux autres vaisseaux et de plusieurs bâtiments de la Compagnie, chargés de munitions pour son escadre et de huit cents hommes de troupes.

Un début aussi heureux répandit la joie dans toute l'armée; mais il n'était que le prélude de succès plus éclatants.

L'amiral d'Orves était, depuis quelque temps déjà, attaqué d'une maladie grave, et ce n'était que par un excès de zèle qu'il avait entrepris cette campagne. Le 3 février, sentant sa fin approcher, il remit son com-

ement au commandeur de Suffren, et le 9 il avait cessé d'exister.

Avant que l'escadre partît de l'Ile-de-France, il avait été décidé en conseil que *Madras* serait le point d'atterrage. Le projet du commandeur était de manœuvrer de manière à y arriver au point du jour, et de surprendre les Anglais au mouillage par une attaque imprévue.

Le 14, *la Fine*, qui chassait en avant, eut connaissance de la rade de Madras et signala neuf vaisseaux. L'escadre mouilla le soir à deux lieues environ dans le nord-est. Le lendemain, au point du jour, le commandeur fit signal de lever l'ancre et de former la ligne de bataille dans l'ordre naturel. En se rapprochant de la rade il reconnut l'escadre ennemie. L'amiral Hughes, averti de l'approche des Français avant de les avoir aperçus, était allé mouiller sous le feu des forts de la place et avait ainsi rendu sa position inexpugnable. Suffren, ne jugeant pas convenable de l'y attaquer, continua sa route; mais à peine avait-il dépassé Madras qu'il vit les Anglais mettre sous voiles. L'intention de l'amiral Hughes n'était pas d'attaquer l'escadre française, mais d'aller couvrir Trinquemale, sur lequel il supposait que Suffren avait des desseins.

C'était le 15 février que le commandeur avait eu connaissance de Madras; dans la nuit du 15 au 16, l'amiral Hughes, étant parvenu à se glisser entre la côte et l'escadre française, se trouva le lendemain au milieu du convoi qu'elle escortait et s'empara de plusieurs bâtiments. Suffren, aussitôt qu'il en fut instruit, se couvrit de voiles; et, le 17 au matin, se trouvant en présence de l'amiral anglais, à la hauteur de Sadras, il lui livra un

combat qui dura environ deux heures et dans lequel l'escadre anglaise fut très maltraitée.

Satisfait d'avoir ainsi commencé sa campagne, il se dirigea sur Pondichéry, où il arriva le 19; il mit un moment en panne devant ce port. Là il apprit que l'escadre anglaise avait été aperçue, la veille au soir, fuyant dans le plus grand désordre et paraissant se diriger vers Trinquemale [1].

Le commandeur de Suffren, aussitôt qu'il avait paru à la côte Coromandel, avait secrètement débarqué deux noirs pour aller donner avis de son arrivée au nabab Haïder-Aly. Son projet, en touchant à Pondichéry, était de s'assurer des dispositions de ce souverain et de concerter avec lui ses opérations. Il y trouva des lettres qui lui firent connaître que cette place, entièrement ouverte, n'étant pas favorable au débarquement des troupes et ne pouvant offrir aucunes ressources à l'escadre, le nabab désirait qu'il relâchât de préférence à Porto-Nove; il se détermina donc à s'y rendre, et il y mouilla le 23 février 1782.

Au moment de l'arrivée du commandeur de Suffren dans l'Inde, le nabab Haïder-Aly fixait les regards et les espérances des deux nations qui faisaient alors les destins de ces vastes contrées. Fils de Felz-Mohamed, surnommé Nodym-Kan, il était né en 1719. Sa haute valeur, ses exploits lui avaient acquis le surnom de *Béhadour*, qui signifie *héros*, et il le justifiait. De tous les souverains de l'Asie, il était le plus puissant. Fondateur de l'empire du Maïssour et possesseur d'un territoire de vingt-sept mille lieues carrées, ses revenus se montaient

(1) Les Anglais s'étaient emparés de cet établissement au mois de janvier 1782.

res de roupies [1], ou environ cent cinquante francs; son armée s'élevait à deux cent mille lont vingt-cinq à trente mille d'excellente ca-

I Aly avait depuis long-temps conçu le projet de chasser les Anglais de la presqu'île et même de toute l'Inde, et il avait, dans ce dessein, conclu des traités d'alliance, tant avec les Mahrattes qu'avec les princes ses voisins. L'infraction du traité de 1769, plusieurs traits d'une insatiable avidité, et surtout les tristes résultats du monopole qui, en 1770, avait coûté la vie à plusieurs millions d'Indiens, tels étaient les griefs d'Haïder contre les Anglais et les motifs de la haine implacable qu'il leur avait jurée.

Déjà, dans trois coml successifs, il leur avait fait éprouver des pertes co ables et les avait mis dans une position très c ie Maître d'Arcatte et des places principales du Tanjaour, il tenait en échec, à la côte de Coromandel, toutes leurs forces réunies. D'un autre côté, son fils Typoù-Saheb, qui commandait l'aile gauche de son armée, avait remporté de très grands avantages sur eux. Telle était la position brillante dans laquelle se trouvait Haïder-Aly lorsqu'il apprit l'arrivée du commandeur de Suffren à la côte. Supérieurs aux Anglais par mer, beaucoup plus forts qu'eux par terre, il n'était pas douteux que la politique de toutes les cours de l'Inde ne dût changer subitement, et que les Anglais, qui dans ce moment négociaient avec les Mahrattes et avec la cour de Dehly, allaient être abandonnés par ces puissances.

(1) Le krore de roupies forme 250 lacks, le lack contient 100,000 roupies, et la roupie vaut de 2 fr. 50 c. à 3 fr. de notre monnaie.

Haïder-Aly, qui joignait au génie le plus belliqueux et le plus actif la politique la plus adroite, sentit parfaitement ses avantages et se promit bien d'en profiter pour l'exécution de ses desseins. Il expédia de son camp, au commandeur de Suffren, M. Piveron de Morlat, qui résidait auprès de lui en qualité d'envoyé français, et il lui députa en même temps deux de ses principaux officiers, chargés de délivrer à l'une et à l'autre armée tout ce dont elles pourraient avoir besoin.

Le commandeur, prenant dès le premier moment l'initiative, exigea, avant le débarquement des troupes, que le nabab souscrivît un traité dont les principales conditions portaient que l'armée française serait indépendante, qu'on y adjoindrait un corps de quatre mille hommes de cavalerie et un autre de six mille d'infanterie, et qu'il serait annuellement payé à l'armée vingt-quatre lacks de roupies, ou environ sept millions deux cent mille francs, remboursables sur les revenus du territoire que ce prince devait céder aux Français.

Les deux généraux écrivirent, en conséquence, une lettre au nabab, et ils expédièrent chacun un officier pour aller le complimenter de leur part.

Haïder-Aly ne fit aucune difficulté de consentir à l'indépendance de l'armée française; il promit d'y joindre deux mille hommes de cavalerie et trois mille cipayes, qui seraient entièrement aux ordres du général Duchemin; et il ajouta que, dans le cas d'une bataille ou d'une expédition quelconque, il lui donnerait autant de cavalerie et d'infanterie qu'il en désirerait. Quant à l'emprunt de vingt-quatre lacks par année, il assura les envoyés qu'il pourvoirait à tous les besoins de l'armée et de l'escadre sur les demandes de leurs généraux respectifs, et qu'il leur fournirait l'argent nécessaire à la solde,

moins prendre d'engagements sur la quotité. ventions arrêtées et signées par le nabab, les rirent congé de lui. A leur arrivée à Porto-Nove, le débarquement des troupes s'effectua; et Suffren, qui était impatient d'aller chercher les Anglais, ayant fait à ses vaisseaux les réparations les plus indispensables, appareilla de la rade de Porto-Nove le 23 mars 1782.

Ce ne fut que le 10 avril qu'il les découvrit à la hauteur de *Provédien*. Deux jours entiers se passèrent en manœuvres de part et d'autre, les Anglais pour éviter le combat, et les Français pour le livrer. Il eut enfin lieu le 12; les deux escadres furent très maltraitées; mais si le commandeur n'obtint point dans ce combat un avantage décisif, au moins le champ de bataille lui resta, car l'amiral Hughes le quitta dans le plus grand désordre.

Aussitôt qu'Haïder-Aly apprit la nouvelle de ce combat, il en éprouva une joie extrême. « Enfin, dit-il à ses « généraux, les Anglais ont donc trouvé leur maître! « Voilà l'homme qui m'aidera à les exterminer; je veux « qu'avant deux ans il n'en reste pas un seul dans l'Inde, « et qu'ils n'y possèdent plus un pouce de terrain. » Et s'adressant à l'envoyé français qui résidait auprès de lui: « Écrivez, lui dit-il, à cet homme extraordinaire que « j'ai le plus grand désir de le voir, de l'embrasser, et de « lui témoigner toute mon admiration pour son héroïque « valeur. »

Le commandeur, après le combat de Provédien, dirigea sa route sur Batacolo [1]. Le scorbut avait fait des ravages considérables dans l'escadre : plusieurs vaisseaux

(1) Petit comptoir appartenant aux Hollandais, qu'un fort inattaquable par mer rend un abri sûr pour une escadre.

avaient besoin de réparations; il résolut donc d'y passer le temps nécessaire pour rétablir ses équipages fatigués et pour mettre son escadre en état de reprendre la mer.

Un mois ayant suffi à ces opérations, Suffren mit à la voile le 3 juin, et mouilla devant Goudelour quelques jours après. A son arrivée il trouva des dépêches d'Haïder-Aly, qui lui témoignait le désir de le voir entreprendre le siége de Négapatam. Le commandeur fit aussitôt embarquer sur les flûtes tout ce qui était nécessaire pour ce siége; les troupes furent mises sur les vaisseaux, et l'escadre reçut l'ordre de mettre à la voile au premier signal, lorsque *la Bellone*, qui était restée en croisière pendant la relâche à Goudelour, vint apprendre au général l'arrivée de l'amiral Hughes à Négapatam. Aussitôt il ordonne d'appareiller, et, conservant à bord les troupes et le train d'artillerie embarqués pour le siége qu'il ne perd pas l'espoir de faire, il force de voiles pour aller présenter un nouveau combat à l'amiral anglais. Il ne tarda pas à l'apercevoir au mouillage.

Le 6 juillet 1782 l'action s'engagea. Bientôt le feu le plus terrible régna de part et d'autre. Le combat dura environ quatre heures et demie; les pertes furent considérables dans les deux escadres; mais la plupart des vaisseaux anglais furent entièrement désemparés, et tous, ayant cessé leur feu, furent directement au mouillage devant Négapatam, sans attendre l'ordre de leur amiral.

Le commandeur, resté en panne sur le champ de bataille, voyait pour la troisième fois l'escadre anglaise fuir devant lui, et il hâtait même à grands coups de canon la marche de ceux qui n'exécutaient pas assez vite l'ordre de retraite que venait enfin de donner l'amiral Hughes. Suffren passa la nuit et une partie de la matinée

du lendemain à observer les mouvements de l'escadre anglaise; mais voyant son inaction, il se détermina à conduire son escadre à Goudelour pour l'y réparer.

Elle était sous voiles depuis quelques heures lorsqu'on aperçut un petit bâtiment détaché de l'escadre anglaise, portant pavillon parlementaire. L'amiral rendit aussitôt sa manœuvre indépendante et mit en travers pour l'attendre.

L'officier qui montait ce bâtiment, étant arrivé à bord du *Héros*, remit au commandeur une lettre de sir Edward Hughes, par laquelle il réclamait le vaisseau *l'Ajax*, qui, dans le combat de la veille, après avoir demandé quartier et amené son pavillon, l'avait ensuite rehissé et recommencé son feu. Il avait, ajoutait-il, profité du moment où *le Sultan* mettait un canot à la mer et allait envoyer l'amariner, pour lui tirer trois volées qui avaient fait un ravage affreux. L'amiral Hughes terminait en réclamant ce vaisseau au nom du roi d'Angleterre, et comme s'étant rendu à l'un des bâtiments de son escadre.

Le commandeur, pour qui cette réclamation était une énigme, répondit qu'il n'avait pas connaissance qu'aucun de ses vaisseaux se fût rendu; mais que si, par un événement quelconque, cela fût arrivé, il serait allé l'enlever lui-même au milieu de l'escadre anglaise; qu'au reste il allait vérifier les faits, et que, dans le cas où cette réclamation aurait quelque fondement, il rendrait compte à sa cour; mais qu'en attendant il ne pouvait prendre sur lui de livrer le vaisseau demandé. *Dites cependant à M. Hughes*, ajouta-t-il en s'adressant à l'officier anglais, *que, s'il croit de son devoir d'insister, il peut venir chercher ce vaisseau lui-même.* Telle fut la manière dont Suffren éconduisit le bâtiment parlementaire.

Il n'était que trop vrai cependant qu'un des vaisseaux de l'escadre avait amené dans le combat du 6, et voici comment ce fait était arrivé. Le capitaine du *Sévère*, homme faible, et dont la valeur avait déjà été suspectée dans d'autres circonstances, se trouvant cette fois dans un danger plus grand qu'aucun de ceux qu'il eût encore courus, perdit la tête à un tel point que, sans considérer la honte dont il allait se couvrir, il voulut se rendre et ordonna d'amener le pavillon. Deux volontaires auxquels il en donna l'ordre refusèrent de l'exécuter; mais il trouva des hommes plus complaisants et le pavillon fut amené.

Lorsque cette nouvelle parvint dans les batteries, les officiers ne voulaient point y croire; l'un d'eux (M. Dieu) vole sur le pont et voit effectivement le vaisseau sans pavillon. Il fait alors au capitaine les représentations les plus vives et il essaie de lui faire honte de sa lâcheté; mais tous ses efforts étant inutiles, il lui déclare qu'il est le maître de son pavillon; mais que lui ni ses camarades ne voulant point partager son opprobre, le vaisseau ne se rendra pas à l'ennemi et qu'ils vont continuer le feu. Cet officier descend aussitôt dans les batteries, et le feu, suspendu pendant quelques moments, recommence avec une vigueur toute nouvelle.

Malheureusement pour *le Sultan* il venait de mettre en panne, et se disposait à envoyer son canot pour amariner *le Sévère*, lorsque les bordées de ce vaisseau, le prenant en poupe, lui firent un dommage considérable, le forcèrent à éventer et à tenir le vent.

Cependant le capitaine, à qui il était devenu en quelque sorte impossible d'exécuter sa résolution, avait fait rehisser son pavillon; et ce fut ainsi que la bravoure de

sauva, malgré lui, le vaisseau qui lui était

ier combat avait mis le comble aux mécontentements qu'il ressentait depuis long-temps le commandeur de la conduite de plusieurs des capitaines de son escadre. Le commandant du *Sévère* fut suspendu de ses fonctions, ceux de *l'Artésien* et du *Vengeur* reçurent l'ordre de remettre leurs commandements; quelques autres officiers, coupables de lâcheté et d'insubordination, furent débarqués et envoyés à l'Ile-de-France. Mais quittons ces détails affligeants et revenons à Haïder-Aly. Son admiration pour le commandeur s'était encore accrue par la dernière victoire qu'il avait remportée. Ayant appris son retour à Goudelour, il lui écrivit pour lui témoigner le désir qu'il avait de le voir, et, sans attendre sa réponse, il ordonna les dispositions nécessaires pour que son armée se mît en marche. Son camp se trouvait alors dans les environs d'Harni, à trente lieues de Goudelour.

Le 25 juillet, Suffren, ayant été prévenu que le nabab venait d'arriver à Bahour, le fit aussitôt saluer par le canon de la place et par toute l'artillerie de l'escadre. Il lui envoya en même temps son major pour le complimenter et prendre son jour pour leur entrevue.

Elle fut fixée au lendemain. Le nabab, dont le camp était éloigné d'environ deux lieues de Goudelour, envoya un détachement de cinq cents cavaliers, sous les ordres de Coulam-Aly-Kan, général en chef de sa cavalerie, pour

(1) Lorsque ces circonstances furent devenues publiques, on disait dans l'escadre que le capitaine du *Sévère* avait voulu se rendre aux Anglais, mais que *Dieu* ne l'avait pas permis.

servir d'escorte au commandeur. Le 26, Suffren descendit à terre avec six de ses capitaines et plusieurs officiers de son escadre. Après avoir été complimenté par le général du nabab, il monta, ainsi que sa suite, dans les palanquins qui leur avaient été envoyés, et il sortit de Goudelour escorté par la cavalerie d'Haïder et par un bataillon de cipayes.

En arrivant aux premières lignes de l'armée il trouva toute l'infanterie du nabab rangée en bataille et présentant les armes; les tambours battaient au champ. L'amiral et sa suite furent introduits immédiatement auprès d'Haïder, qui, aussitôt qu'il aperçut le commandeur, se leva, vint le recevoir à l'entrée de sa tente et lui donna l'accolade. Revenu à sa place et ayant mis le commandeur à ses côtés, il lui présenta son second fils Kérym-Saheb, ainsi que les seigneurs de sa cour, les chefs de son armée et tous les envoyés des différents princes souverains de l'Inde résidant près de lui. Après les premiers compliments, le nabab exprima toute la joie qu'il avait de voir le commandeur et son admiration pour les victoires qu'il avait remportées sur les Anglais. « Avant « votre arrivée à la côte, lui dit-il, je me croyais un « grand homme; mais vous m'avez éclipsé, vous seul êtes « un grand homme et un grand général. » Suffren de son côté lui dit les choses les plus flatteuses sur ses faits d'armes dans la guerre qu'il soutenait contre les Anglais, et le nabab répétait à sa cour tout ce que disait le commandeur; mais s'apercevant tout à coup que la position dans laquelle il était placé lui devenait fort incommode à cause de son embonpoint, il fit apporter des carreaux et l'engagea à s'asseoir à l'européenne, sans égards pour l'étiquette qui, lui dit-il, n'était pas faite pour lui.

Le commandeur, avant de se rendre au camp du na-

eçu la nouvelle de l'arrivée de M. de Bussy
ance avec six vaisseaux de guerre, deux fré-
grand nombre de bâtiments de transport,
nviron cinq mille hommes de troupes; il en fit
t a ider-Aly et lui apprit en même temps que ses
tes venaient de s'emparer d'une goëlette anglaise qui portait à Négapatam le colonel Horn, officier d'un mérite distingué. Le nabab reçut ces nouvelles avec la plus grande joie, et pour la témoigner il détacha de son turban une aigrette en diamants dont il orna le chapeau du commandeur; il lui présenta aussi un serpeau [1] fort riche et deux bagues d'un grand prix.

Chaque capitaine reçut un serpeau en gaze d'or, un châle et une plaque d'or enrichie de diamants et de pierres précieuses.

L'usage étant d'ajouter un cheval à ces objets ou d'en donner la valeur en argent à ceux pour qui ce présent est inutile, l'équivalent dans cette occasion fut estimé, par le nabab, à mille roupies qui furent comptées à chaque capitaine. L'éléphant qu'il destinait au commandeur de Suffren fut représenté par dix sacs de mille roupies chacun. (Nous avons déjà dit que la roupie vaut de deux francs cinquante centimes à trois francs.)

Cette première entrevue, où il ne fut point question d'affaires, dura cependant près de trois heures; le nabab, en la terminant, demanda à Suffren un entretien particulier et le pria d'accepter un déjeuner pour le lendemain.

Il se leva ensuite; toute sa cour l'imita et il reconduisit le commandeur jusqu'à la sortie de sa tente. Les mêmes honneurs qu'il avait reçus à son arrivée lui fu-

(1) Habit à la mauresque, en étoffe d'or.

rent rendus à son retour. Goulam-Aly-Kan, ainsi que plusieurs seigneurs, l'accompagnèrent jusqu'à la tente qui lui avait été préparée non loin de celle d'Haïder, et où une garde d'honneur était commise auprès de sa personne.

Le 27, au moment de son réveil, Suffren vit entrer dans sa tente le général de la cavalerie, Goulam-Aly-Kan, qui venait lui donner *le salam* de la part de son souverain et lui renouveler l'invitation qu'il lui avait faite la veille. Les capitaines de l'escadre étant retournés à bord de leurs vaisseaux le soir même de l'entrevue, le commandeur, accompagné seulement de son major et de M. Piveron, l'envoyé de France, se rendit auprès d'Haïder-Aly. Le déjeuner était préparé dans une tente particulière; il se composait de mets apprêtés à la turque, et, par une attention délicate, le nabab avait fait disposer le service, et surtout les siéges, à la manière européenne. Pendant le repas il s'entretint constamment avec Suffren, par l'entremise de M. Piveron. Ses combats contre l'escadre anglaise furent le sujet de la conversation, et il ne cessait de lui témoigner son admiration sur son infatigable activité et sa brillante valeur. Le déjeuner terminé, Haïder-Aly invita le commandeur à passer dans sa tente, et là ils eurent ensemble un entretien particulier qui dura plusieurs heures. Le nabab lui fit l'exposé de ses plans de campagne contre les Anglais, de ses projets de les chasser de l'Inde avec le secours de la France; mais en même temps il ne lui dissimula pas ses inquiétudes causées par les conquêtes que l'armée anglaise avait récemment faites dans son pays de la côte Malabar et dans ses propres domaines, ses craintes sur la défection des Mahrattes, qui, disait-il, finiraient par s'allier aux Anglais contre lui et pourraient le mettre dans

danger, si les troupes françaises aux ordres de sy n'arrivaient promptement à la côte.

La franchise militaire et la noblesse que mit Suffren dans ses réponses, l'intérêt qu'il témoigna au nabab pour tout ce qui pouvait tendre à l'accomplissement de ses desseins et à l'accroissement de sa puissance, l'empressement qu'il lui montra de remettre promptement à la mer pour aller combattre les Anglais, l'assurance positive qu'il lui donna de la prochaine arrivée des secours envoyés par le roi de France, charmèrent ce prince et lui inspirèrent pour l'amiral une estime et une confiance sans bornes. Cette entrevue se termina avec le même cérémonial que la première, et le commandeur, en annonçant au nabab le projet qu'il avait de retourner le soir à Goudelour, lui proposa de venir jusqu'à la côte pour jouir du spectacle de son escadre pavoisée et dans toute la pompe dont les vaisseaux sont susceptibles; Haïder s'en défendit par un compliment aussi flatteur que spirituel, en répondant au général qu'il ne s'était déplacé que pour avoir le plaisir de le voir et qu'il ne lui restait plus rien à désirer. Alors, oubliant entièrement la morgue ordinaire aux souverains de l'Asie, il reconduisit le commandeur jusqu'au-delà de sa tente et lui dit : « Adieu, « monsieur de Suffren; heureux le souverain qui pos- « sède un sujet aussi précieux que vous! j'espère que « vous reviendrez bientôt couvert de nouveaux lauriers. « Je ne puis vous exprimer le désir que j'en ai et la con- « fiance que vous m'avez inspirée. »

Cet épisode de la vie de Suffren sera à jamais mémorable dans les fastes de l'Inde; car il est sans exemple qu'un des plus puissants souverains de l'Asie se soit déplacé de plus de quarante lieues, avec une armée de quatre-vingt mille hommes, dans le seul but de donner

un témoignage de son estime à un général étranger.

Pendant le séjour à terre du commandeur, l'escadre s'était occupée, avec la plus grande activité, à réparer les avaries qu'elle avait éprouvées dans le dernier combat; plusieurs vaisseaux ayant besoin de changer leurs mâts, on prit ceux des flûtes, et *la Pourvoyeuse* fut expédiée pour Malac afin d'y charger les mâtures qui avaient été achetées pour l'escadre.

Dans les premiers jours d'août, Suffren fut instruit que l'escadre anglaise, après avoir quitté Négapatam, s'était dirigée sur Madras, où elle était occupée à embarquer des troupes dont on ignorait la destination. Aussitôt il appareille et fait route pour Trinquebar, espérant y obtenir des renseignements plus certains à cet égard; trompé dans son attente, il se dirige sur Batacolo, où il mouille le 8 août. La frégate *la Consolante*, expédiée de l'Ile-de-France, y était depuis trois jours; elle apprit au général que deux vaisseaux escortant huit bâtiments de transport, chargés de troupes et de munitions, étaient mouillés à Galles, où ils n'attendaient que des vents favorables pour le rejoindre. Ce renfort ne pouvait arriver plus à propos pour l'exécution du projet que méditait Suffren.

En mouillant à Batacolo, il avait expédié un de ses bâtiments légers pour reconnaître la baie de Trinquemale. Le rapport du capitaine lui ayant donné la certitude que l'escadre anglaise n'y était point, il se détermina à entreprendre le siége de cette place.

Les deux vaisseaux et le convoi parurent le 21. Les troupes qu'ils portaient, ainsi que les munitions de guerre, furent immédiatement réparties sur l'escadre; les capitaines appelés à bord de l'amiral reçurent ses

instructions sur l'expédition qu'il avait résolue et l'ordre de se tenir prêts à mettre sous voiles.

Le même jour le cutter *le Lézard* mouilla dans la rade de Batacolo. Il apportait au commandeur de Suffren des paquets de la cour contenant l'approbation de sa conduite à la baie de la Praya, et la confirmation de toutes les grâces qu'il avait demandées pour les officiers de son escadre. Une lettre du grand-maître de l'ordre de Malte lui annonçait qu'il avait été fait bailli. Ces nouvelles portèrent la joie à bord de tous les bâtiments.

Le 25 août, l'amiral fit signal d'appareiller, et successivement de se préparer au combat et de former la ligne dans l'ordre naturel; il en prit la tête. L'escadre fit route pour la baie de Trinquemale; elle se trouva bientôt à la vue des forts et elle mouilla dans la baie du Nord.

Le succès de l'entreprise de Suffren dépendait principalement de la célérité qui serait apportée à son exécution. Les Anglais embarquaient des troupes à Madras; il n'était pas douteux qu'aussitôt qu'ils apprendraient l'arrivée de l'escadre française devant Trinquemale ils se hâteraient de s'y rendre pour mettre obstacle à ses opérations; il fallait donc qu'une attaque aussi vigoureuse qu'imprévue fît tomber cette place avant qu'elle pût être secourue, et l'on va voir le bailli de Suffren déployer sur ce nouveau théâtre les talents d'un général consommé dans l'art des siéges.

Aussitôt que l'escadre fut mouillée l'amiral donna l'ordre à toutes les chaloupes de se rendre à son bord, portant chacune le plus de troupes qu'on pourrait y embarquer et pour trois jours de vivres. On débarqua successivement deux mille hommes, l'artillerie de siége et les munitions.

La descente se fit à deux tiers de portée de canon des forts. Les Anglais, pris à l'improviste, n'opposèrent aucun obstacle au débarquement ; ils poussèrent même la négligence au point de ne pas détruire les maisons qui environnaient les forts où ils se retirèrent.

Le 27 août, à la pointe du jour, l'amiral descendit à terre ; il visita les travaux commencés, fit élever de nouvelles batteries de mortiers et de canons et construire des retranchements.

Les ouvrages avançaient rapidement ; on était déjà parvenu à assurer les communications entre eux. Les cipayes et les Cafres rivalisaient de zèle et d'ardeur avec les troupes blanches. Suffren se portait partout, animant et dirigeant les travailleurs ; enfin, le 29, les batteries commencèrent à jouer ; elles consistaient en six canons de dix-huit et trois mortiers. Leur feu, parfaitement bien dirigé, était très destructeur. Le 30, à neuf heures du matin, l'amiral fit sommer le fort principal de se rendre, quoique la brèche fût encore loin d'être faite. L'officier français revint deux heures après avec un officier du génie ; ils portaient les conditions auxquelles le gouverneur consentait à capituler. Suffren les trouva un peu exigeantes ; mais il ne crut pas devoir se rendre difficile ; c'était moins des prisonniers qu'il voulait faire que le poste important de Trinquemale qu'il désirait occuper. La garnison obtint les honneurs de la guerre et son renvoi à Madras aux frais des assiégeants : elle était composée de quatre cents Européens et six cents cipayes. L'accession du fort d'Ostembourg à cette capitulation, qui eut lieu le lendemain, permit aux Français d'arborer leur pavillon sur tous les points de la baie.

Ainsi en cinq jours de temps le bailli de Suffren s'empara d'un des plus beaux ports de l'Inde et d'une

par sa position, assurait ses moyens d'atta-
ilitait les communications avec les autres pos-
ançaises dans ce pays [1].

sentiment qu'avait l'amiral de l'arrivée pro-
chaine de l'escadre anglaise ne tarda pas à se réaliser; elle parut effectivement trois jours après la prise de Trinquemale. Suffren était encore à terre occupé des moyens de mettre sa conquête à l'abri de toute attaque et d'assurer l'exécution de la capitulation, lorsqu'on signala plusieurs voiles qui furent bientôt reconnues pour anglaises. Aussitôt il ordonne le rembarquement des troupes, retourne à bord de son vaisseau, et se dispose à aller livrer un combat d'une autre espèce.

Le jour commençait à tomber lorsqu'on aperçut les vaisseaux ennemis, et l'éloignement où ils étaient encore au soleil couchant ne leur permit pas d'avoir connaissance de l'escadre française, qui était mouillée sous la terre. Ils laissèrent tomber l'ancre dans le nord, près de l'île aux Pigeons. Au jour, on les vit sous voiles manœuvrant pour s'approcher de la baie.

Le Héros ayant arboré sa marque distinctive, tous les vaisseaux hissèrent leur pavillon de poupe.

L'escadre anglaise qui, ainsi qu'on pouvait en juger, se disposait à entrer dans la baie, aussitôt qu'elle aperçut le pavillon blanc flottant sur les forts, laissa arriver tout à la fois et continua à courir largue. Il devint évident alors que l'amiral Hughes, ignorant la prise de Trinquemale, arrivait pour le secourir, et sa manœuvre en ce

(1) Les Etats-Généraux, en reconnaissance des services que leur avait rendus le bailli de Suffren, firent frapper une médaille en son honneur. Le sculpteur Houdon exécuta pour eux le buste en marbre de cet amiral; et, à son retour en France, ils chargèrent leur ambassadeur de lui remettre, en leur nom, une riche épée garnie en diamants.

moment marquait assez sa surprise et sa consternation.

Suffren avait donné l'ordre de virer à pic. Une forte rafale, qui s'éleva subitement, fit dérâper plusieurs vaisseaux qui se causèrent réciproquement des avaries; il fallut mouiller pour les réparer.

Plusieurs capitaines profitèrent de cette circonstance pour se rendre à bord du *Héros*. Ils représentèrent à l'amiral que peut-être il serait de la prudence de s'abstenir de combattre. Trinquemale pris assurait à l'escadre un port pour l'hivernage et un rendez-vous pour les convois. On avait en quelque sorte présenté le combat aux Anglais en appareillant à leur vue; mais puisqu'en prenant le bord du large ils entraînaient l'escadre loin de Trinquemale et du convoi, il fallait tenir le vent pour y revenir. Ces considérations commençaient à ébranler Suffren, lorsque *la Bellone* vint lui rendre compte que l'escadre anglaise n'avait que douze vaisseaux (l'escadre française se composait de quatorze). « Messieurs, dit alors « l'amiral, si l'ennemi était en forces supérieures, je me « retirerais; contre des forces égales, j'aurais de la peine « à prendre ce parti; mais contre des forces inférieures, « il n'y a pas à balancer, il faut combattre; appareil- « lons et qu'on en fasse le signal. »

Aussitôt que l'escadre fut sous voiles, l'amiral donna l'ordre de former la ligne et peu de temps après celui de serrer l'ennemi au feu. L'escadre anglaise continuait à faire porter. La brise était très forte. La grande inégalité de marche des vaisseaux, dont six seulement étaient doublés en cuivre, et des signaux mal compris, empêchèrent que la ligne ne se formât comme elle aurait dû l'être. Une espèce de désordre s'ensuivit et donna un avantage réel à l'escadre anglaise. Pour comble de malheur, le feu prit à bord du *Vengeur*; la

i sortait de toutes parts effraya les vaisseaux
uvaient près de lui; ils forcèrent de voiles
guer, et ce mouvement ne contribua pas peu
a ; er le désordre qui régnait déjà dans la ligne
française.

Suffren se croyant abandonné par son escadre était au désespoir et voulait s'ensevelir sous les ruines de son vaisseau; déjà il avait perdu son grand mât; celui de perroquet de fougue et le petit mât de hune venaient de nber. Aux cris de joie qu'il entend à bord d'un des aux ennemis qui le combattaient, il regarde sa :rçoit que son pavillon de commande- . *Des pavillons!* s'écria-t-il, *qu'on ap- ncs, qu'on en mette tout à l'en-* furieux, courant sur la te aux boulets ennemis, éfaite; mais le génie de la France veillait sur lui, et, le couvrant de son égide, le réservait pour des succès qui devaient le dédommager de cette espèce d'échec.

Le combat durait depuis une heure et demie; mais la nuit qui survint le fit cesser de part et d'autre. Les Anglais prirent la bordée du nord-ouest et furent relâcher à Madras. Plusieurs de leurs vaisseaux paraissaient très maltraités, et l'un d'eux avait perdu son grand mât.

Telle fut l'issue d'une action si malheureusement commencée, plus malheureusement suivie et pour le succès de laquelle se réunissaient cependant tant de chances favorables. Suffren resta persuadé que la plupart de ses vaisseaux l'avaient abandonné, ou du moins qu'ils avaient négligé de venir à son secours aussi promptement qu'ils l'auraient pu. Son mécontentement était extrême, et, dès le soir même, il en donna des té-

moignages non équivoques. Un vaisseau qui passait sous sa poupe lui ayant demandé des nouvelles de son état personnel, le silence fut la seule réponse qu'il obtint; l'amiral se borna à lui faire donner sèchement ses ordres.

L'escadre resta toute la nuit en panne sur le champ de bataille. Le lendemain au jour, n'apercevant plus l'ennemi, elle fit route pour Trinquemale, dont elle eut connaissance le 7 septembre au soir.

C'était un spectacle vraiment douloureux que de voir l'état dans lequel revenait cette escadre. *Le Héros* n'avait conservé de mâts que celui de misaine; sa voilure était criblée, il coulait bas d'eau, et les autres vaisseaux n'étaient guère en meilleur état.

Aussitôt que l'escadre fut rentrée dans la baie de Trinquemale, on s'occupa à réparer les vaisseaux désemparés, et les équipages y apportèrent une si grande activité qu'en moins de quinze jours elle se trouva prête à reprendre la mer.

Pendant cette relâche, le bailli de Suffren reçut des avis qui lui donnèrent de l'inquiétude pour Goudelour. Haïder-Aly avait été obligé de se porter dans le Nord avec son armée; les Anglais profitant de son éloignement étaient sortis de Madras et campaient sur le coteau de Périmbé, près de Pondichéry, d'où ils semblaient menacer Goudelour.

Ce port était une position importante pour les Français. On y avait réuni une grande quantité de vivres et d'approvisionnements, et il fallait la conserver à quelque prix que ce fût.

Le 1er octobre, l'escadre étant réparée et approvisionnée, les forts de Trinquemale munis de bonnes garnisons, Suffren appareilla pour se rendre à Goudelour, où

le 4. Il se convainquit que les Anglais n'a- aucune tentative sur ce point, comme il l'a- Ainsi c'était encore aux bonnes dispositions et à son activité qu'on devait la conservation de ce poste important.

On était arrivé au 12 octobre; le reversement de la mousson[1] allait bientôt s'opérer, et ni l'une ni l'autre escadre ne pouvait rester plus long-temps à la côte de Coromandel. Les Anglais gagnèrent celle de Malabar et se réfugièrent à Bombay, où ils devaient trouver des secours de toute espèce.

L'amiral Hughes ne doutait pas que l'escadre française ne fût obligée d'aller, suivant l'usage ordinaire, se ravitailler à l'Ile-de-France, à quinze cents lieues du théâtre de la guerre. Certain alors de se trouver le premier à la côte de Coromandel au retour de la belle saison, il espérait bien recouvrer la supériorité qu'il avait perdue, et reprendre, avant l'arrivée des Français, toutes les conquêtes qu'ils avaient faites.

Cependant quel parti prendra Suffren? Trinquemale lui offre, il est vrai, un port superbe où ses vaisseaux seront en sûreté; mais pendant la saison où l'on va entrer le climat en est insalubre; ses équipages épuisés par tant de fatigues et par un si long séjour à la mer, loin d'y recouvrer la santé, y trouveront peut-être leur tombeau; et, pour l'amiral, la conservation des hommes est plus précieuse encore que celle des vaisseaux. On croyait qu'il mènerait son escadre à l'Ile-de-France, on le désirait même; les Anglais en étaient persuadés et s'en réjouis-

(1) Le mot *mousson* est tiré de la langue malaise, et signifie saison. Les marins de l'Inde l'emploient pour désigner des vents périodiques auxquels on donne la dénomination du point d'où ils soufflent. Ainsi l'on dit la mousson du sud-ouest et la mousson du nord-est.

saient déjà; mais tout le monde sera trompé. Cette erreur pouvait toutefois être utile aux desseins de Suffren; elle servirait du moins à donner le change sur le lieu où il méditait de passer l'hivernage; il résolut d'en profiter, et quelques officiers de l'armée étant venus lui demander la permission de passer sur les vaisseaux de l'escadre pour rejoindre leurs corps à Trinquemale, il la leur accorda, mais en se proposant de les conduire ailleurs auparavant.

L'île de Sumatra forme la partie orientale qui borne la mer des Indes. Achem, capitale du royaume de ce nom, est situé dans le N.-O. Ce lieu offre une rade assez sûre, garantie du côté de la mer par des îlots très élevés. Le pays est arrosé par des rivières; les bestiaux y sont très communs; la terre y est d'une fertilité telle que les vaisseaux y trouvent en abondance, et à un prix très modéré, toutes les espèces de rafraîchissements et, surtout des fruits délicieux. Ce fut cette rade que Suffren choisit pour faire hiverner son escadre. Elle appareilla de Goudelour le 15 octobre, au moment où le coup de vent ordinaire au reversement de mousson éclatait, et elle mouilla à Achem le 1er novembre. Aussitôt que l'escadre fut mouillée, l'on s'occupa de dresser des tentes à terre pour y déposer les malades, et l'on prit les mesures nécessaires pour procurer aux équipages les rafraîchissements dont ils avaient un si pressant besoin; on s'occupa aussi des réparations à faire à divers vaisseaux. La frégate *la Pourvoyeuse*, qui avait été expédiée à Malac pour y chercher des mâtures, rejoignit l'escadre avec *la Bellone* qu'on avait envoyée au-devant d'elle en quittant Goudelour. Les mâts qu'elle apportait furent distribués aux vaisseaux qui en manquaient, et ils ne pouvaient arriver plus à propos.

ırations avançaient rapidement; les malades se ent à vue d'œil, lorsqu'une corvette expédiée -France vint annoncer à l'amiral l'arrivée pro- M. de Bussy, avec trois vaisseaux de guerre sous le commandement de M. de Peynier, et un convoi chargé de troupes et de munitions. Cette nouvelle détermina Suffren à se mettre en mesure de se réunir à ce nouveau renfort, et il appareilla d'Achem le 20 décembre, cinquante jours après y être entré. La mauvaise saison commençait à s'avancer, et l'intention de l'amiral était de retourner à la côte de Coromandel le plus promptement possible. Il s'arrêta un moment à Gamjam, comptoir anglais situé sur la côte d'Orixa, et il y détruisit une grande quantité de bâtiments chargés de vivres pour le compte des Anglais.

Le 12 janvier 1783, étant mouillé par le travers des bouches du Gange, on vit, à la nuit tombante, une corvette se diriger sous toutes voiles sur l'escadre et laisser tomber l'ancre au milieu d'elle; c'était *le Coventry*, de trente canons, commandé par le neveu de sir Édouard Hughes; cet officier croyant les Français bien loin de là avait cru donner dans l'escadre anglaise. Le lendemain on fit encore diverses prises, et entre autres un vaisseau de la Compagnie des Indes, ainsi qu'un petit bâtiment portant vingt canons. Le capitaine du *Coventry* informa Suffren que le nabab Haïder-Aly était mort, le 7 décembre, dans les environs d'Arcate. L'amiral donna des regrets à la perte de ce prince, et il les méritait par l'attachement constant qu'il avait montré pour les Français.

Cet événement, qui pouvait être de la plus grande importance pour le sort de l'armée, fortifia Suffren dans l'intention qu'il avait déjà de se rendre à la côte, et il fit route pour Goudelour, où il mouilla le 1er février.

M. de Bussy, attendu si impatiemment, arriva enfin avec trois vaisseaux et une frégate, escortant environ trente bâtiments, reste d'un convoi beaucoup plus considérable, mais qui avait été disséminé ou pris par les Anglais pendant le trajet.

La belle saison s'avançait et l'on devait s'attendre chaque jour à voir paraître l'amiral Hughes. L'escadre française, dans l'état où elle se trouvait, ne pouvait se mesurer avec elle; son infériorité en nombre était le moindre des obstacles. Les vaisseaux qui venaient de la rallier, ayant essuyé des avaries, avaient besoin de réparations; les autres, auxquels on n'avait pu en faire que de provisoires à Achem, étaient dans le même cas; en un mot l'escadre entière devait être presque entièrement radoubée. Suffren, qui sentait le prix des instants, se hâta de faire débarquer les troupes; il fit distribuer sur les vaisseaux les munitions et les vivres apportés par le convoi, et lorsque ces opérations furent terminées, il mit à la voile pour se rendre à Trinquemale. Les vents contraires rendirent la traversée beaucoup plus longue qu'elle n'aurait dû l'être; mais l'amiral trouva dans cette circonstance la récompense de son activité, car les premiers vaisseaux entraient à peine dans la baie, lorsque *la Fine*, qui était en observation, signala dix-sept vaisseaux de guerre. Suffren donna aussitôt l'ordre de forcer de voiles, et l'amiral Hughes sembla être arrivé tout exprès pour être témoin de l'entrée de l'escadre française à Trinquemale. Une heure plus tard un combat était inévitable, et l'amiral français n'était pas plus en mesure de le livrer qu'en état de le soutenir.

Aussitôt que l'escadre fut mouillée à Trinquemale, l'amiral s'occupa des réparations à faire à son escadre. Les chantiers de nos grands ports n'offrent pas une activité

elle qu'on vit régner dans cette baie. A mesure seau était réparé, il allait mouiller dans l'ar- pour se mettre en appareillage. Cinq seule- y etait déjà rendus lorsque l'escadre anglaise, qui etait sortie de Madras le 1er mai, parut devant Trinque- male le 24. Aussitôt Suffren, dont le vaisseau était en- core retenu dans le port, passe sur l'un de ceux qui se trouvaient dans l'arrière-baie et les fait embosser. Arrivé par le travers de la baie, l'amiral Hughes fit mettre en panne; mais voyant la contenance de l'escadre française d sée à virer sur ses embossures et protégée d'ailleurs forte batterie placée sur la montagne de la Dé- , il laissa arriver et continua sa route vers le

rance fren de la destination de l'esc n re qu'elle ne tentât quel- que su el L'amiral était dans cette incertitude, lorsque des lettres de M. de Bussy, hasardées sur un bateau qui avait passé de nuit au milieu de l'es- cadre anglaise, vinrent confirmer ses craintes et lui ap- prendre la fâcheuse position de cette place qui était blo- quée par terre et par mer.

Dans cette situation, M. de Bussy invoquait les se- cours de l'amiral; mais il ne se dissimulait pas, disait-il, le danger qu'il y avait de venir le délivrer en présence de dix-huit vaisseaux de guerre, n'en ayant que quinze à leur opposer.

Cet obstacle n'en était pas un pour Suffren, habitué à ne pas compter ses ennemis; sa résolution est bientôt prise et il volera au secours de Goudelour.

Les réparations des vaisseaux étaient terminées; leurs équipages affaiblis par les pertes et les maladies furent augmentés de ceux des bâtiments de transport et de

quelques frégates qui avaient été désarmées, et l'escadre mit à la voile le 11 juin; elle arriva le 16 à la hauteur de Trinquebar. Les frégates signalèrent dix-huit vaisseaux de guerre mouillés dans le sud de Goudelour. Aussitôt l'amiral appelle *la Cléopâtre*[1], passe à son bord et s'avance pour reconnaître lui-même l'ennemi.

Le vent permettait d'arriver en ordre de bataille sur l'escadre anglaise. Celle-ci ne jugeant pas à propos de rester à l'ancre appareilla, en sorte qu'elle-même leva le blocus de Goudelour : elle ne devait plus le reprendre.

Il était déjà tard lorsqu'on avait aperçu l'ennemi; il n'entrait pas dans le plan de Suffren d'entamer un combat que l'approche de la nuit eût empêché d'être décisif; aussi, lorsqu'il se vit à portée de canon de l'escadre anglaise, il fit tenir le vent à la sienne, et bientôt après il ordonna de virer vent devant par la contremarche. Les Anglais en firent autant.

La nuit se passa en observation de part et d'autre, les deux escadres courant des bordées. Au jour l'escadre française se trouva la plus rapprochée de terre; celle des Anglais était au large. La brise déjà très faible de l'ouest tomba successivement, en sorte que, ne pouvant manœuvrer, Suffren fit mouiller l'escadre dans la rade de Goudelour.

En forçant pour ainsi dire les Anglais à lui céder cette

(1) Les derniers bâtiments arrivés d'Europe avaient apporté à Suffren l'ordre de se conformer à une ordonnance du roi qui enjoignait à tous les commandants d'escadre de passer à bord d'une frégate au moment d'un combat. L'affaire malheureuse du 12 avril 1782, où le comte de Grasse avait été fait prisonnier sur son vaisseau *la Ville de Paris*, avait nécessité cette ordonnance; et peut-être était-elle plus nécessaire pour Suffren que pour tout autre, lui dont la prudence ne tempérait pas toujours assez l'audace qui formait la base de son caractère.

position, l'amiral acquérait un grand avantage, celui de pouvoir renforcer ses équipages avec des détachements pris dans les troupes et parmi les cipayes. Effectivement on s'occupa pendant toute la nuit de l'embarquement, de ces détachements qui montaient à environ douze cents hommes. Les officiers apprirent à Suffren l'état de détresse où se trouvait l'armée, la joie que lui avait causé son arrivée et l'espoir qu'elle mettait en son courage.

Le 18, au matin, l'escadre appareilla en forçant de voiles; elle avait le vent sur l'ennemi. On manœuvra toute la journée pour engager le combat, mais inutilement; les Anglais profitèrent de l'avantage de leur marche pour l'éviter. Le lendemain, même manœuvre, avec aussi peu de réussite. Suffren ne concevait pas que l'amiral Hughes, qui avait sur lui la supériorité du nombre, n'acceptât point un combat présenté avec tant d'insistance.

Le 20 juin enfin, l'escadre française, après diverses manœuvres, se trouva plus près de l'ennemi que les jours précédents. Les vents, qui étaient toujours à l'ouest, lui donnaient l'avantage. L'amiral passa sur sa frégate, et fit aussitôt, suivant son usage, le signal d'approcher l'ennemi à portée de pistolet. A une heure après-midi la distance entre les deux armées était telle que l'amiral Hughes ne pouvait plus éviter le combat. Il fit cependant encore divers virements de bord pour essayer de gagner le vent; mais n'ayant pu y réussir il mit en panne, babord amures, et fit serrer sa ligne.

Ce ne fut qu'à trois heures et demie que le combat s'engagea. Suffren, à bord de *la Cléopâtre*, parcourait la ligne, donnant ses ordres à tous les vaisseaux, mais n'ayant besoin d'en stimuler aucun, car tous combat-

taient vaillamment; surtout l'avant-garde qui, dans cette journée, soutint le plus grand effort de l'ennemi.

On continua de combattre avec vigueur de part et d'autre pendant près de trois heures; mais le feu de l'escadre française, mieux nourri et plus vif, forçait de temps en temps les vaisseaux ennemis à laisser arriver.

L'ardeur des équipages était telle que la nuit qui survint put à peine faire cesser le combat. Les canonniers épiaient la lueur des feux à bord des Anglais pour diriger leurs coups, et l'on eut beaucoup de peine à les arracher de leurs pièces lorsque l'ordre de cesser le feu eut été donné.

L'intention de Suffren étant de recommencer le combat aussitôt que le jour paraîtrait, les frégates parcoururent la ligne en recommandant à chaque vaisseau de tâcher de ne point perdre l'ennemi de vue et de rester en branle-bas. On vit distinctement ses feux pendant les premières heures de la nuit, mais ensuite ils disparurent.

Le lendemain matin, l'escadre qui avait été entraînée par les courants se trouva sous le vent de Pondichéry. L'amiral ne voulant pas s'éloigner de Goudelour fit le signal de mouiller sur une petite ancre. A midi, *le Coventry* signala les Anglais au sud-est, à environ cinq lieues. Les vents leur étant favorables, Suffren ne doutait pas qu'ils ne fissent porter sur lui, et il était prêt à mettre sous voiles pour aller au-devant d'eux; mais il les attendit vainement.

L'escadre passa la journée et la nuit du 25 à l'ancre; le lendemain, au point du jour, elle se disposait à appareiller lorsqu'on aperçut les Anglais faisant route au N.-N.-O. sans ordre. L'amiral Hughes ne s'attendait pas sans doute à se trouver si près de l'escadre française;

, dès qu'il put la distinguer, il tint le vent. Suf-
ne désirait rien tant que d'engager une nou-
n, fit aussitôt le signal de lever l'ancre et suc-
nent de former la ligne de combat en approchant
nemi. L'escadre fut sous voiles en un instant; mais les Anglais, loin de seconder ses désirs, laissèrent arriver et forcèrent de voiles en dirigeant leur route sur Madras, où ils se réfugièrent. La supériorité de leur marche ne laissait à Suffren aucun espoir de les atteindre s'il se mettait à leur poursuite, et, ne voulant pas perdre de vue Goudelour, il ordonna de tenir le vent et revint mouiller dans cette rade le lendemain matin.

Quoique ce dernier engagement n'eût rien produit de décisif, il n'en était pas moins glorieux pour le bailli de Suffren d'être venu attaquer une escadre supérieure à la sienne, de l'avoir forcée de quitter sa position, de lever le blocus de Goudelour et d'accepter un combat qu'elle aurait dû présenter elle-même. Mais pour un homme qui croyait n'avoir rien fait tant qu'il restait quelque chose à faire, ce n'était point assez que de rester maître du champ de bataille; il était venu pour secourir Goudelour, et il ne pouvait être satisfait que lorsque cette place serait entièrement délivrée.

On se figurerait difficilement la joie de l'armée assiégée, lorsqu'au lever du soleil ses yeux, fatigués depuis si long-temps de l'aspect des couleurs ennemies, purent contempler le pavillon blanc, auquel la valeur de Suffren venait de donner en quelque sorte un nouvel éclat; l'ivresse était à son comble. On accourt sur le rivage; l'armée entière, oubliant que l'ennemi est sous les murs de la place, n'a plus qu'une seule pensée, qu'un seul désir, celui de voir l'amiral.

Il paraît enfin; il vient conférer avec le général sur

les moyens de faire lever le siége et lui offrir de disposer de ses troupes et de ses équipages. M. de Bussy l'attendait sur la plage avec son état-major : *Voilà notre sauveur!* dit ce général en le présentant à tous les officiers de l'armée. Alors les cris de joie se renouvellent, l'air en retentit, et l'écho put les porter jusque dans le camp ennemi.

Suffren étonné, et ne concevant pas ce qui pouvait donner lieu à un pareil enthousiasme, se trouve tout à coup enlevé de terre et transporté dans un palanquin. Les soldats veulent ravir aux noirs chargés de cet emploi l'honneur de le porter; il s'y oppose; mais malgré ses refus et sa résistance il fait une entrée triomphale dans Goudelour, au milieu des transports d'allégresse de l'armée et des habitants.

A son arrivée à terre le conseil s'assembla; l'amiral, en remettant les troupes qui lui avaient été fournies quelques jours auparavant, proposa d'y joindre un corps de matelots formé de détachements pris à bord de chaque vaisseau et commandé par des officiers de la marine. Ce secours fut accepté, mais il devait être inutile.

Le général anglais, soit que la présence de Suffren eût fait sur lui l'effet de la tête de Méduse, soit que, privé des secours que pouvait lui fournir l'escadre anglaise, il désespérât d'emporter la place, demeura dans l'inaction. On eût cru qu'une suspension d'armes existait entre les assiégés et les assiégeants, si quelques coups de canon, tirés de loin en loin, n'eussent rappelé que Goudelour était en état de siége.

Suffren, retourné à bord de son vaisseau, attendait l'issue des événements, lorsque le 29 juin, à la chute du jour, une frégate anglaise fut aperçue portant pavillon parlementaire. Elle mouilla, quelques moments après,

au milieu de l'escadre. Sir Édouard Hughes faisait proposer à l'amiral et à M. de Bussy de cesser les hostilités, en leur annonçant que des avis certains, venus par la caravane, lui avaient appris que les préliminaires de la paix avaient été signés à Versailles le 9 février 1783. Suffren acquiesça, pour ce qui le concernait, à la proposition qui lui était faite. Une frégate fut chargée immédiatement de parcourir l'escadre pour annoncer cette nouvelle à tous les bâtiments qui la composaient. Le si- de la nuit fut interrompu par les cris mille fois ré- de *vive le roi!* auxquels on mêlait avec enthou- nom du chef qui venait de soutenir avec tant nneur du pavillon français.

à appareiller pour conduire l'es- il vait qu'un convoi l'atten- ue le 25 juillet la frégate pe, apportant la nouvelle officielle de la conclusion de la paix et les ordres de la cour relativement à l'escadre.

D'après ces ordres, cinq vaisseaux et deux frégates étaient destinés à rester dans l'Inde, sous le commandement de de M. Peynier. L'amiral appareillaavec les autres pour opérer son retour en France. On relâcha au cap de Bonne-Espérance. Suffren y était depuis quelques jours lorsque l'escadre anglaise vint y relâcher aussi. Les vents ne lui étant pas favorables, elle eut quelques bords à courir pour gagner le mouillage. Le coup d'œil de l'amiral était si sûr et si exercé qu'observant la manœuvre d'un des vaisseaux de cette escadre il annonça qu'il allait se perdre infailliblement, et ordonna à l'instant même de faire le signal de tenir les chaloupes prêtes à porter secours à un bâtiment en danger. En effet, peu de moments après le vaisseau anglais fit côte.

On y vola de toutes parts, mais les chaloupes françaises arrivèrent les premières; et, pour l'observateur même indifférent, ce n'eût pas été un spectacle ni peu singulier ni peu touchant, que de voir ces deux escadres, naguère si acharnées à leur destruction réciproque, rivalisant désormais d'obligeance et se prodiguant les soins les plus empressés.

Pendant son séjour au cap de Bonne-Espérance, Suffren, instruit de l'état de détresse où se trouvait le trésor de la colonie, et par suite du dénuement des troupes qui en composaient la garnison, fit verser dans la caisse du payeur une somme de vingt-deux mille piastres fortes (environ cent trente mille francs) provenant de la vente des prises faites dans l'Inde par son escadre.

Le 26 mars 1784, le bailli de Suffren opéra son retour à Toulon, après une absence d'environ trois ans.

Les honneurs l'attendaient dans sa patrie; ses concitoyens le reçurent avec enthousiasme; les Etats de Provence firent frapper une médaille à son effigie.

Jamais ni les Turenne, ni les Condé, ni même le maréchal de Saxe, ne reçurent, au retour de leurs campagnes, un accueil plus honorable et en même temps plus flatteur que celui qui fut fait à Suffren à son arrivée à Versailles. En entrant dans la salle des gardes, le maréchal de Castries, alors ministre de la marine, dit: « Messieurs, c'est M. de Suffren. » A ces mots, les gardes du corps se levèrent, et, quittant leur mousqueton, lui formèrent un cortége jusqu'à la chambre du roi.

Louis XVI l'entretint pendant plusieurs heures, et l'amiral fut étonné des détails dans lesquels ce monarque entra avec lui sur ses campagnes, ses opérations dans l'Inde et surtout ses combats. Monsieur (depuis Louis XVIII), qui avait eu occasion de connaître Suffren

voyage à Toulon, l'embrassa devant toute la
int pendant quelques instants serré dans ses
reine voulut le conduire elle-même chez M. le Dauphin, et, en le présentant à ce prince, elle lui dit : « Mon « fils, voici M. de Suffren ; apprenez de bonne heure à « entendre prononcer et à prononcer vous-même le nom « des héros défenseurs de leur pays. » Madame la comtesse d'Artois, qui était malade à cette époque et ne recevait personne, voulut cependant faire une exception en faveur de l'amiral. Monseigneur le duc d'Angoulême était occupé de ses études lorsque Suffren entra chez lui. Ce prince se leva, et, en s'avançant, il lui dit : « Je « lisais en ce moment même l'histoire des hommes illus- « tres; mais je quitte mon livre avec plaisir, puisque j'en « vois un. »

Les récompenses du souverain vinrent aussi honorer Suffren. Le roi le nomma chevalier de ses ordres et lui accorda les entrées de sa chambre. Une quatrième charge de vice-amiral fut créée en sa faveur, et l'ordonnance portait qu'étant uniquement érigée pour lui, elle serait supprimée à son décès.

Les hautes classes de la société s'empressèrent aussi, à l'envi, de lui faire l'accueil le plus honorable. Il ne pouvait paraître au spectacle ni dans aucun lieu public sans que la foule empressée ne lui témoignât, par ses acclamations, l'estime et l'admiration qu'inspirait son nom, illustré par tant et de si beaux faits d'armes. Étant un jour à un dîner chez le ministre de la marine, où entre autres personnages éminents se trouvait le comte d'Estaing, un des convives appela ce dernier général. « Messieurs, dit le comte en désignant Suffren, voici le « seul général qu'il y ait ici. »

Au mois d'octobre 1787, quelques difficultés qui s'é-

taient élevées entre la France et l'Angleterre ayant fait craindre une guerre nouvelle, le roi ordonna l'armement d'une armée navale au port de Brest, et, en désignant le bailli de Suffren pour en prendre le commandement, Sa Majesté lui donna en même temps le choix des capitaines qui devaient servir sous ses ordres. Il se disposait à se rendre en ce port lorsqu'il fut atteint d'une maladie grave qui vint mettre obstacle à son zèle. Les soins qui lui furent prodigués le tirèrent du danger qui menaçait sa vie; il se rétablit bientôt; mais, depuis ce moment, sa santé fut toujours chancelante. Sa constitution, quoique très forte, était affaiblie par les fatigues de sa dernière campagne, et il mourut à Paris le 8 décembre 1788[1].

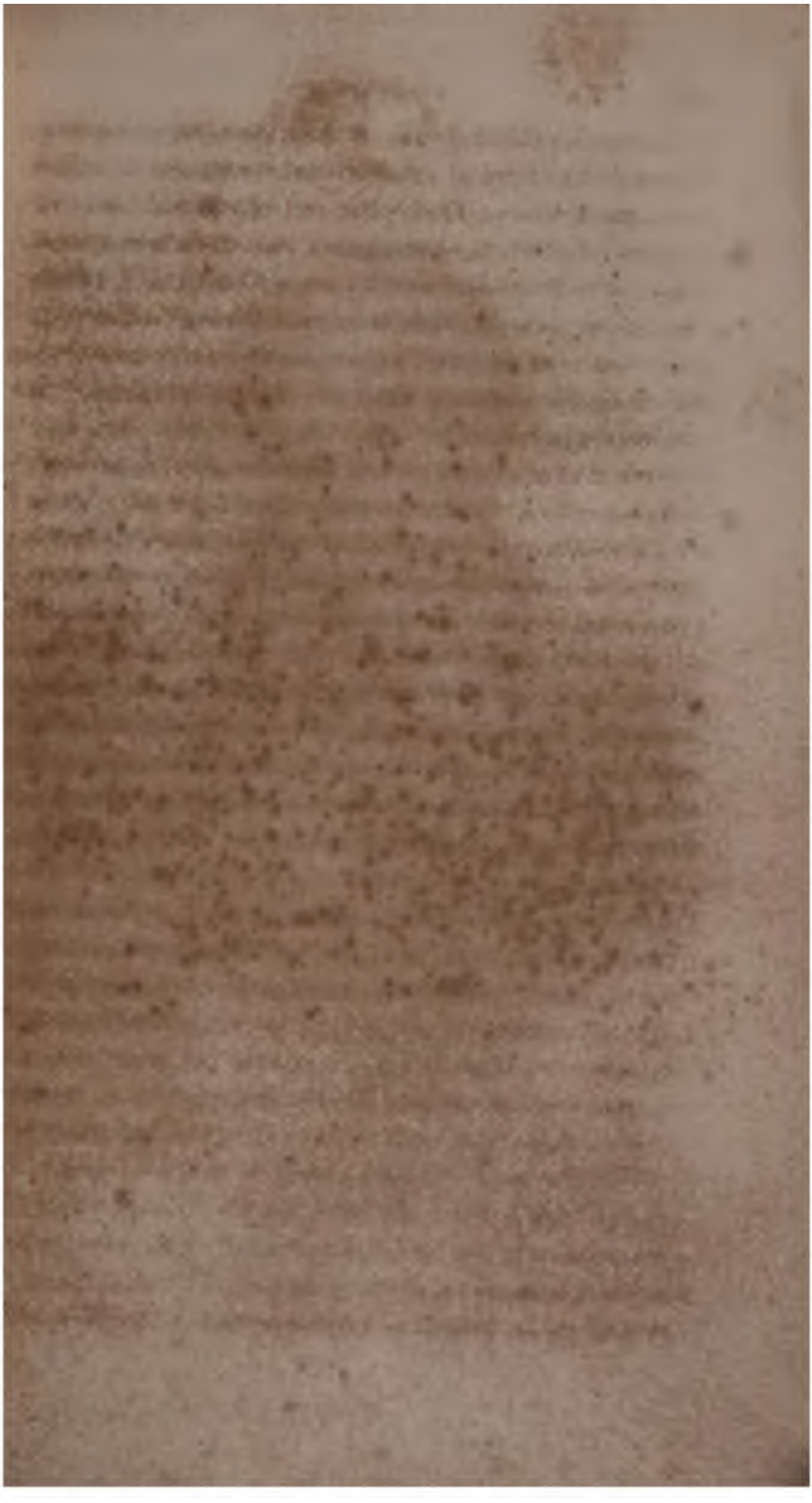
Suffren était d'une taille ordinaire, mais d'un embonpoint extrême; la régularité de ses traits donnait à sa physionomie un aspect noble et gracieux; ses manières aisées et polies avec ses égaux devenaient douces et affectueuses pour ses inférieurs. Personne n'était plus affable ni plus simple que lui; on l'a vu souvent s'entretenir familièrement avec ses matelots; aussi la confiance qu'il était parvenu à leur inspirer allait-elle jusqu'à l'enthousiasme.

A un sang-froid imperturbable dans l'action, le bailli de Suffren joignait une activité et une ardeur extrêmes. C'était un de ces êtres rares que la nature a rendus propres à tout. Habile à juger les hommes et à les apprécier,

(1) M. Jal, dans son ouvrage intitulé *Scènes de la vie maritime*, raconte, sur la foi d'un témoin oculaire, que le bailli de Suffren a été tué en duel par le prince de Mirepoix. Toutes les recherches auxquelles nous nous sommes livrés, pour acquérir la certitude de ce fait, ont été infructueuses. Les mémoires et les journaux du temps sont muets sur cet événement.

il les employait toujours de manière à faire ressortir leurs talents et leurs connaissances, et à en tirer le parti le plus avantageux. Courageux et brave, même jusqu'à la témérité, il était d'une rigueur inflexible pour les officiers chez lesquels il croyait remarquer de la faiblesse ou de la lâcheté, et ni le rang, ni les liens de l'amitié, pas même ceux du sang, ne pouvaient tempérer sa sévérité lorsqu'il s'agissait de fautes contre l'honneur ou contre la discipline.

Suffren alliait à une grande élévation de caractère des connaissances très étendues et une vivacité d'esprit et de jugement qui lui faisaient apercevoir immédiatement toutes les chances avantageuses ou désavantageuses que pouvaient lui offrir les circonstances et les événements. En un mot, il réunissait dans sa personne toutes les qualités qui font le guerrier illustre, le marin expérimenté et l'homme estimable. Ceux qui l'ont connu, et surtout les officiers qui ont servi sous ses ordres, ne prononcent encore aujourd'hui son nom qu'avec un sentiment de respect et d'admiration.



RICHERY.

CLASSIFIED DOCUMENT

RICHERY

(JOSEPH DE),

CONTRE-AMIRAL,

Né à Alons (Basses-Alpes) le 13 septembre 1757, mort dans la même ville le 22 mars 1799.

Richery était issu d'une famille noble, mais sans fortune. Né fort et robuste, doué d'un caractère hardi et entreprenant, sa famille crut voir dans ces indices des dispositions pour le métier de la mer, et en effet, dès l'âge de neuf ans, il demanda à entrer dans la marine. Son père y ayant consenti, il fut embarqué comme mousse sur un bâtiment de commerce, et fit en cette qualité plusieurs campagnes, jusqu'en 1774 qu'il fut nommé élève de la marine. En 1777, il passa comme garde du pavillon sur *le Fantasque* que commandait le chevalier de Suffren et à qui il était recommandé. Ce vaisseau faisait, en 1779, partie de l'armée du comte d'Estaing lors de la prise de la Grenade.

Richery ayant été fait enseigne l'année suivante, il passa sur *l'Hector* dans l'armée du comte de Grasse, et il se distingua d'une manière particulière à l'attaque de Newport, en détournant avec succès les brûlots que les

Anglais avaient dirigés sur l'armée navale française, lorsqu'elle força l'entrée de ce port.

A son retour à Brest, en 1781, Richery fut embarqué sur *le Vengeur*, qui faisait partie de l'escadre aux ordres du comte d'Orves, destinée pour les mers de l'Inde. Richery participa sur ce vaisseau aux six combats que le bailli de Suffren livra dans ces mers à l'escadre anglaise commandée par l'amiral Hughes, ainsi qu'au siége et à la prise de Trinquemale. *Le Vengeur*, en opérant son retour en France, en 1785, fit naufrage à l'île Bourbon; Richery fut chargé d'opérer le sauvetage de son artillerie, des objets qu'il contenait, et d'en ramener l'équipage à l'Ile-de-France. Le zèle et l'activité qu'il déploya dans cette circonstance lui méritèrent le commandement de la flûte *le Marquis de Castries*. Pendant les cinq années qu'il le conserva, il remplit diverses missions dans les mers d'Asie et de Chine, ainsi qu'aux côtes du Tunquin et de la Cochinchine. Richery se trouvait à Macao lors de la relâche qu'y firent, au mois de janvier 1787, les frégates *la Boussole* et *l'Astrolabe*, et il s'empressa de procurer à M. de La Pérouse et à ses compagnons tout ce qui pouvait leur être nécessaire en vivres, fruits et légumes, après une aussi longue traversée. A son retour en France il remit au ministre de la marine des cartes, des plans et des mémoires sur les divers points qu'il avait explorés dans ces parages, et tous obtinrent les suffrages des marins éclairés auxquels ils furent soumis.

En 1789, Richery fut fait lieutenant de vaisseau. Il passa en cette qualité sur *la Fidèle*, avec laquelle il fit encore une campagne de deux ans dans l'Inde. Ayant été nommé capitaine de vaisseau en 1793, il prit le commandement de *la Bretagne*, qu'il conserva jusqu'en 1795. A cette époque il fut destitué comme noble. Réintégré

quelques mois après sur les listes de la marine, il fut élevé au grade de contre-amiral et reçut en même temps l'ordre de se rendre à Toulon pour y prendre le commandement d'une escadre de six vaisseaux et trois frégates. Il appareilla de ce port le 14 septembre 1795, traversa la Méditerranée et passa le détroit sans qu'il lui arrivât rien de remarquable. Le 7 octobre suivant, étant à environ vingt-cinq lieues dans le N.-O. du cap Saint-Vincent, il eut connaissance d'un grand nombre de bâtiments; c'était le convoi du Levant qui, après avoir relâché à Livourne et ensuite à Gibraltar, faisait route pour l'Angleterre. Trois vaisseaux et plusieurs frégates l'escortaient. Richery s'attacha à la poursuite des bâtiments de guerre, et fit signal à ses frégates de chasser le convoi. L'escorte, trop faible pour opposer de la résistance aux six vaisseaux français, se couvrit de voiles et prit la fuite dans diverses directions; mais *le Censeur*, qui avait une marche inférieure, ayant été joint, fut forcé d'amener. Les frégates de leur côté amarinèrent environ trente bâtiments marchands, tous richement chargés. Richery conduisit *le Censeur*, ainsi que ses prises, à Cadix. Le hasard seul avait fait tomber ce convoi au pouvoir de l'escadre française; car c'était en faisant route pour une autre mission que celle de l'épier, qu'elle l'avait rencontré. A cette époque le Directoire faisait des démarches auprès du cabinet de Madrid pour le faire entrer dans une alliance avec la république contre l'Angleterre. Le contre-amiral Richery recut en conséquence l'ordre d'attendre à Cadix l'issue de ces négociations. Toutefois le long séjour qu'il se vit ainsi obligé d'y faire fut désavantageux à la France. Il y éprouva des désagréments de toute espèce; l'esprit d'insubordination, fomenté par des menées sourdes, se déclara parmi les

équipages, et bientôt il éclata en révolte ouverte. Les prises faites par l'escadre en furent le prétexte; les marins déclarèrent qu'ils voulaient être payés immédiatement de la part qui leur en revenait. Déjà ils avaient, à cet effet, établi un comité à terre, et leur sédition prenait un caractère d'autant plus alarmant qu'on craignait de les voir mettre la ville au pillage; cependant Richery leur imposa par sa fermeté, et il sut bientôt les ramener à l'ordre et à l'obéissance.

L'événement ayant enfin justifié les espérances du Directoire, c'est-à-dire la guerre étant à peu près résolue entre l'Espagne et l'Angleterre, le contre-amiral Richery sortit de Cadix dans les premiers jours du mois d'août 1796, en même temps qu'une armée navale espagnole commandée par les amiraux Solano et Langara, qui l'accompagna jusques à près de cent lieues au large. Il se dirigea alors vers l'Amérique septentrionale, où il avait ordre de se rendre.

Le but de cette expédition était de détruire tous les établissements de pêche anglais sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador. Arrivé le 28 août sur le grand banc, il s'empara d'environ quatre-vingts bâtiments qu'il coula ou détruisit, après en avoir retiré ce qu'ils contenaient de plus précieux. Le 4 septembre suivant l'escadre entra dans la baie de Bulle (île de Terre-Neuve), s'y empara de tous les bâtiments qu'elle y trouva et en ruina tous les établissements. Le lendemain, le contre-amiral Richery détacha de son escadre deux vaisseaux et une frégate, auxquels il donna la mission d'aller faire la même opération sur la côte du Labrador. Avec le reste de ses vaisseaux Richery se dirigea sur les îles Saint-Pierre et Miquelon, où il ruina également tout ce qu'il trouva d'établissements de pêche. Le résultat de ces opérations

combinées sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador, fut la destruction de diverses possessions très importantes, et la prise ou la destruction de plus de cent bâtiments du commerce anglais.

Après cette expédition, le contre-amiral Richery ramena son escadre à Rochefort, où il entra le 5 novembre 1796. Bloqué dans ce port par une escadre anglaise, il parvint cependant à en sortir et arriva à Brest, le 12 décembre suivant, assez à temps pour faire partie de l'armée navale aux ordres du vice-amiral Morard de Galles, destinée à opérer une descente en Irlande. On sait quelle fut l'issue de cette expédition, dont les Anglais eux-mêmes ont avoué *que l'Irlande avait été sauvée par les éléments seuls*[1].

A son retour à Brest, le contre-amiral Richery, dont la santé était altérée depuis quelque temps par les fatigues qu'il avait éprouvées, obtint un congé. Il se rendit à Alons pour y respirer l'air natal; mais à peine y fut-il arrivé, que les infirmités dont il était atteint prirent un caractère tellement grave, qu'il succomba, le 22 mars 1799, à l'âge de quarante-un ans et demi. Sa mort fut une perte pour le corps de la marine, qui le comptait au nombre de ses officiers généraux les plus actifs et les plus braves.

(1) Voir la notice Morard de Galles.

DUGUAY-TROUIN.

CONFIDENTIAL

DUGUAY-TROUIN

(RENÉ),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, COMMANDEUR DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né à Saint-Malo le 10 juin 1673, mort à Paris le 27 septembre 1736.

L'année qui vit naître Duguay-Trouin fut marquée par le gain de trois grandes batailles navales, celles des 7, 14 et 21 juin 1673, entre les flottes de France et d'Angleterre réunies, contre celle de Hollande, commandée par Ruyter et Tromp : la superstitieuse antiquité en eût peut-être tiré un augure favorable, Duguay-Trouin l'aurait justifié.

Son père, après avoir rempli avec distinction les fonctions de consul de France à Malaga, vint s'établir à Saint-Malo, où il se maria et se fit armateur. Duguay-Trouin, destiné par sa famille à l'état ecclésiastique, alla faire sa rhétorique à Rennes, y reçut la tonsure, puis se rendit à Caen pour y achever sa philosophie. Mais ne se sentant aucune vocation pour l'Eglise, il obtint de son père d'entrer dans la marine.

Ce fut en 1689 qu'il fit sa première campagne; il s'embarqua comme volontaire sur *la Trinité*, petite frégate de dix-huit canons, armée en course. La France était

alors en guerre contre l'Angleterre et la Hollande. La nature sembla vouloir éprouver Duguay-Trouin pendant cette campagne : il fut constamment incommodé du mal de mer, son bâtiment faillit faire côte à la suite d'une tempête violente, et il fut témoin d'un abordage des plus meurtriers. Mais ces événements, qui eussent peut-être détourné de ce métier un homme moins fortement trempé que lui, ne firent au contraire que l'affermir dans sa résolution.

Rentrée à Saint-Malo avec un bâtiment anglais chargé de sucre et d'indigo, *la Trinité* retourna peu de jours après en croisière. A la hauteur de Flessingue elle rencontre un corsaire sortant de ce port; le combat s'engage et bientôt l'équipage français saute à l'abordage. Le corsaire fut pris après une demi-heure d'engagement; et Duguay-Trouin, qui n'avait pas été des derniers à sauter à bord, déploya dans cette circonstance un courage et un sang-froid qui annoncèrent dès lors ce qu'il devait être un jour.

L'année suivante il s'embarqua sur *le Grenédan*, frégate de vingt-huit canons, dont son père était armateur. Quelques jours après sa sortie de Saint-Malo, cette frégate rencontra un convoi anglais de quinze voiles faiblement escorté. Le capitaine hésitait à l'attaquer; mais cédant aux instances et aux représentations de Duguay-Trouin, il se décide enfin, et trois des plus forts bâtiments du convoi tombent bientôt en son pouvoir; le jeune volontaire avait joint l'exemple aux conseils en sautant le premier à bord de l'un d'eux.

A son retour dans le port, son père crut devoir le récompenser de la bravoure dont il avait fait preuve en lui confiant le commandement d'un de ses corsaires, armé de quatorze canons, quoi qu'il ne fût alors âgé que

de dix-huit ans. Jeté sur les côtes d'Irlande à la suite d'une tempête, il brûle deux bâtiments anglais qu'il trouve mouillés dans la rivière de Limerick et s'empare d'un fort qu'il détruit malgré la vive opposition des troupes chargées de le défendre.

En 1692, Duguay-Trouin commandant *le Coëtquen*, corvette de dix-huit canons, rencontre un convoi anglais de trente navires marchands escorté par deux bâtiments de guerre; il force ces derniers à fuir et amarine six des navires qu'ils convoyaient. L'année suivante, avec *l'Hercule*, frégate de vingt-huit canons, il va établir une croisière dans la Manche, détruit un grand nombre de bâtiments du commerce anglais, et rentre à Saint-Malo avec deux corvettes de guerre qu'il avait forcées d'amener après un combat très vif.

Les armateurs et les négociants de Saint-Malo, encouragés par les succès de Duguay-Trouin, avaient armé un grand nombre de corsaires qui désolaient le commerce anglais dans la Manche et dans la mer du Nord. Pour s'en venger, le gouvernement ordonna une expédition contre ce port. Un bâtiment d'environ quatre-vingt-dix pieds de long, ayant l'apparence d'une galiote et contenant plusieurs milliers de poudre, de grenades, d'obus et autres projectiles, fut armé à cet effet. Cette *machine infernale* arriva devant Saint-Malo le 26 novembre 1693, et mouilla dans la rade. Dans la nuit du 30, les vents étant favorables, elle s'avança vers le port; elle était près d'y pénétrer, lorsque tout à coup, le vent étant venu à changer cap pour cap, ce navire fut entraîné en dérive et jeté sur un rocher. Il commençait à s'ouvrir lorsque le capitaine se hâta d'y mettre le feu; mais l'eau ayant déjà gagné les poudres, l'explosion qui eut lieu fut moins terrible qu'elle aurait pu l'être. Néanmoins les dégâts qu'elle

occasionna dans la ville furent considérables; les maisons les plus voisines de la mer furent ébranlées dans leurs fondements, et les débris du bâtiment, lancés jusque dans le port, y causèrent de nombreuses avaries.

Duguay-Trouin était à la mer lorsque cet événement arriva. En l'apprenant, à son retour, il se montra indigné d'un acte qu'il qualifiait de lâcheté, et, pour venger dignement son pays, il résolut de voler à de nouveaux succès. Bientôt il sort du port montant *la Diligente*, frégate de quarante canons. Arrivé à la hauteur des Sorgues, il tombe par une brume épaisse au milieu d'une [illegible] de six vaisseaux anglais. Il prend chasse, mais il e[illegible]i [illegible]ar *l'Aventure*, de soixante-quatre canons. Le [illegible]enu inévitable, commence aussitôt. Il durait depuis [illegible]ès de quat[illegible]eures, lorsque, se voyant entièreme[illegible]uin forme le hardi projet d'aborder s[illegible] manœuvre, toujours difficile et dangereuse, l'est bien davantage encore de frégate à vaisseau; mais il n'hésite point à l'entreprendre. Déjà tout était près pour l'exécuter, lorsqu'un faux coup de barre l'éloigna tout à coup du vaisseau anglais. Duguay-Trouin, qui était alors sur le gaillard d'avant pour sauter le premier à l'abordage, court aussitôt au gouvernail et fait mettre la barre dessous; mais le vaisseau anglais, qui avait jugé sa manœuvre, revient au vent et le canonne vivement. Pour comble de malheur, le feu se déclare aux environs de la soute aux poudres. Les soldats et les matelots effrayés abandonnent leur poste et vont se cacher à fond de cale. Duguay-Trouin indigné court à eux l'épée et le pistolet au poing; mais ses efforts pour les ramener au combat sont inutiles. Après avoir fait éteindre le feu, il se fait apporter des barils de grenades et les lance sur les lâches qui l'avaient aban-

donné. Épouvantés, ils commençaient à rejoindre leurs postes, lorsqu'en remontant sur le pont Duguay-Trouin voit son pavillon amené. Il le fait rehisser aussitôt et se dispose à recommencer le combat; mais pendant ce temps l'escadre anglaise l'avait joint, et il allait avoir affaire à six vaisseaux. Déjà son feu vif et soutenu avait fortement endommagé celui qui le combattait, lorsqu'un boulet mort vint le frapper et le renversa sans connaissance sur le pont. L'officier qui lui succéda fit alors amener le pavillon. Duguay-Trouin, transporté à bord du vaisseau amiral, y reçut tous les secours qu'exigeait son état et tous les témoignages d'estime et d'intérêt que méritait la brillante valeur qu'il avait déployée. L'escadre ayant relâché à Plymouth, il eut d'abord la ville pour prison; mais quelques jours après, sur un ordre de l'amirauté, il fut enfermé dans le château de cette ville. Toutefois, sa captivité ne fut pas de longue durée; Duguay-Trouin était aussi aimable que brave; il sut plaire à la fille de son geolier; elle lui ouvrit les portes de sa prison, et l'amour rendit un héros à la France.

La fortune avait trahi Duguay-Trouin; mais cet échec ne l'avait point découragé. A peine arrivé à Saint-Malo, il prend le commandement du *François*, de quarante-huit canons, et va établir une croisière sur les côtes d'Irlande, où, en peu de jours, il s'empare de cinq bâtiments anglais richement chargés. Apprenant de l'un des capitaines, ses prisonniers, qu'un convoi de soixante voiles, escorté par deux vaisseaux de guerre, est dans ses eaux, il court au-devant de lui, et, l'ayant rencontré, se met en devoir de l'attaquer. Il s'attache d'abord à l'un des vaisseaux de l'escorte; c'était le *Sans-Pareil*, de cinquante canons. Ce bâtiment était commandé par l'un

braves officiers de la marine anglaise, celui-là
, en 1689, avait fait prisonniers Jean-Bart et
uguay-Trouin, après lui avoir tiré plusieurs
se disposait à l'aborder, lorsqu'il s'aperçut que
le feu s'était déclaré à bord. Il mit alors au large pour
l'éviter, mais pas assez promptement; car la flamme avait
déjà gagné le mât de misaine et endommagé ses voiles.
La nuit vint suspendre le combat. Le lendemain, à la
inte du jour, Duguay-Trouin s'aperçut que le convoi
t profité de l'obscurité pour s'échapper; les deux
aux de l'escorte étaient seuls en vue, le second
enu secourir le *Sans-Pareil*, qui était désemparé.
porter sur eux et se trouve bientôt à portée
reil, qu'il démâte complétement en peu de
et ensuite à la poursuite de l'autre vais-
ne tarde pas à s'en rendre maître. Ce
e Boston, de trente-huit canons. Retournant après au *Sans-Pareil*, il l'amarine également, et, les faisant prendre tous deux à la remorque, il se dirige sur les côtes de France. Une tempête qui survint l'ayant séparé de ses prises, *le Sans-Pareil* seul parvint à entrer à Lorient; *le Boston* fut repris en vue d'Ouessant par quatre corsaires de Flessingue. Duguay-Trouin gagna à grand'peine le port de Brest, son vaisseau étant démâté de son grand mât de hune, de celui d'artimon, et ayant perdu près de la moitié de son équipage. Le roi, informé de la brillante valeur qu'il avait montrée dans cette circonstance, lui envoya une épée d'or; et le ministre de la marine (Pontchartrain), en la lui faisant parvenir, y joignit une de ces lettres flatteuses et honorables qui sont aussi la récompense du mérite militaire.

Aussitôt que les avaries du *François* eurent été réparées, Duguay-Trouin alla rejoindre l'escadre du marquis

de Nesmond, qui croisait devant La Rochelle, et il arriva assez à temps pour participer au combat à la suite duquel cette escadre s'empara de *l'Espérance*, vaisseau de soixante-quatre canons. En 1695, Duguay-Trouin sortit de Lorient avec M. de Beaubriant, qui commandait *le Fortuné*, et ils allèrent établir leur croisière sur les côtes du Spitzberg pour y détruire les baleiniers hollandais. Après trois mois d'une campagne infructueuse, ils se rendirent sur les côtes d'Irlande, où ils rencontrèrent trois bâtiments de la Compagnie des Indes, dont ils s'emparèrent à la suite d'un engagement assez vif, et les firent entrer au Port-Louis.

Au retour de cette campagne, Duguay-Trouin fit un voyage à Paris. Le ministre de la marine le présenta à Louis XIV, qui le reçut avec cette grâce et cette affabilité qui lui gagnaient tous les cœurs, et il lui prodigua ces mots flatteurs qui excitent le courage et qui souvent en sont la récompense.

Après un court séjour dans la capitale, Duguay-Trouin rejoignit le Port-Louis, où il fit armer *le Sans-Pareil*, qu'il avait récemment pris aux Anglais. Quelques jours après sa sortie de ce port, il eut connaissance de deux gros bâtiments hollandais qui, trompés par son apparence anglaise, se laissèrent accoster par lui. Il s'en empara, et il faisait route avec eux pour les côtes de France, lorsque le lendemain de leur capture, à la pointe du jour, il se trouva à environ trois lieues au vent d'une escadre anglaise. Il aurait pu fuir en abandonnant ses prises; mais il s'avisa tout à coup d'une ruse de guerre. Il ordonne aux capitaines qu'il avait placés à bord de ces bâtiments d'arborer le pavillon hollandais et de le suivre après lui avoir fait un salut de sept coups de canon. Alors il laisse porter sur l'es-

cadre anglaise, qui, prenant son vaisseau pour un des leurs, le laisse passer tranquillement avec ses deux prises. Cependant une frégate, qui chassait en avant de l'escadre, manœuvre pour venir le reconnaître; Duguay-Trouin l'accoste, lui envoie deux volées, et, la forçant ainsi à virer de bord, il rejoint ses deux bâtiments et les escorte jusqu'à la vue du Port-Louis. Aussitôt qu'il les eut mis en sûreté, il alla croiser sur les côtes de la Manche, où il captura un bâtiment hollandais venant de Curaçao, avec lequel il entra dans le port de Brest.

Au mois d'avril de l'année 1696, Duguay-Trouin, à la sollicitation de l'intendant de la marine, prit le commandement de trois bâtiments de guerre destinés à intercepter un convoi hollandais qu'on savait devoir sortir de Bilbao. Il montait le vaisseau *le Saint-Jacques-des-Victoires*, de quarante-huit canons, et avait sous ses ordres *le Sans-Pareil*, de quarante-deux canons, et *la Léonore*, de seize canons. Environ huit jours après sa sortie de Brest il eut connaissance de ce convoi. Il était escorté par trois vaisseaux de guerre, que commandait le baron de Wassenaer, officier d'une grande réputation, qui depuis a été vice-amiral de Hollande. Le vent qui régnait avec force et l'état de la mer ne permettant pas à Duguay-Trouin d'attaquer en ce moment, il manœuvra pendant deux jours pour le conserver en vue. Le troisième il était sur le point de hasarder un combat fort inégal, quand heureusement il fut joint par deux frégates de Saint-Malo. Ce renfort le mettant en état de combattre avec plus d'avantage, il assemble ses capitaines à bord de son vaisseau et leur explique son plan d'attaque. Le baron de Wassenaer montait *le Delft*, de cinquante-quatre canons; ce fut lui que Duguay-Trouin se chargea d'attaquer. *Le Sans-Pareil* s'attacha au se-

cond vaisseau et les frégates au troisième. *La Léonore* eut ordre de couler et amariner les bâtiments du convoi. Le combat fut vif et sanglant. Duguay-Trouin aborda *le Delft* à quatre reprises différentes, et ce ne fut qu'à la dernière, et avec l'aide d'une de ses frégates, qu'il parvint enfin à s'en rendre maître. Il y perdit plusieurs de ses officiers et près de la moitié de son équipage.

A bord du *Delft* tous les officiers avaient été tués, et le baron de Wassenaer, lorsqu'il se rendit, avait reçu quatre blessures graves. Les deux autres vaisseaux furent pris après une vive résistance, et douze bâtiments du convoi furent amarinés.

Une tempête qui s'éleva pendant la nuit qui suivit ce combat sépara Duguay-Trouin des bâtiments sous ses ordres et de ceux dont il s'était emparé. Tous, dans l'état de délabrement où ils étaient, coururent les plus grands dangers; mais le second jour, le vent étant tombé, ils parvinrent à gagner le Port-Louis avec toutes leurs prises.

Ce fut sur le compte rendu au roi de cette action que Duguay-Trouin fut admis dans la marine militaire; il y entra en 1697 avec le grade de capitaine de frégate. La paix de Ryswyck, qui eut lieu cette année, lui procura un repos qui lui était nécessaire, et il employa le temps qu'elle dura à se perfectionner dans les sciences relatives à la marine.

La guerre de la Succession vint, en 1702, arracher Duguay-Trouin à ses études. Il fut chargé d'armer en course les frégates *la Bellone* et *la Railleuse;* une troisième se rendit de Saint-Malo à Brest, pour se ranger sous son commandement. Il alla établir sa croisière sur les Orcades. A peine y était-il rendu qu'il s'empara de trois bâtiments hollandais venant du Spitzberg. Une

tempête qui survint le sépara de ses frégates et jeta deux de ses prises sur les côtes d'Écosse. En cherchant à rallier ses conserves, il rencontre une frégate hollandaise de trente-huit canons. Aussitôt il manœuvre pour l'aborder, et en moins d'une demi-heure il parvint à s'en rendre maître.

En 1703, Duguay-Trouin, commandant *l'Éclatant*, de soixante-six, sort de Brest avec un autre vaisseau et trois frégates. Il avait pour mission d'aller détruire la pêche des Hollandais sur les côtes du Spitzberg. Il se rendit d'abord à la hauteur des Orcades, sur l'avis qu'il avait eu qu'un convoi, venant des Indes-Orientales, devait y passer. Lorsqu'il y fut parvenu, il découvrit effectivement une quinzaine de bâtiments que la brume qui régnait alors l'empêchait de distinguer. Il s'en approcha de très près pour les reconnaître; mais quand le brouillard se fut dissipé, il se trouva en présence d'une escadre de vaisseaux hollandais. Alors il se couvre de voiles et prend chasse, en faisant signal à ses bâtiments d'imiter sa manœuvre. La marche supérieure de *l'Eclatant* avait déjà éloigné Duguay-Trouin de l'escadre ennemie lorsqu'il s'aperçut qu'un de ses vaisseaux et une frégate se trouvaient en danger d'être enveloppés par six des meilleurs voiliers de l'escadre hollandaise. Carguant alors ses basses voiles, il se laisse culer pour couvrir ces deux bâtiments. En trois ou quatre volées il démâte complétement celui des vaisseaux ennemis qui le premier se trouve à sa portée. Quatre autres s'avancent alors pour le combattre. Il les attend, et, à mesure qu'ils se présentent, il les reçoit avec le feu le plus vif et le mieux nourri. Pendant ce temps ses bâtiments s'éloignaient, et, lorsqu'il les vit hors d'atteinte, il força de voiles de nouveau, perdit bientôt de vue ses adversaires et rejoi-

gnit sa division. Il citait sa manœuvre en cette circonstance comme une de celles qui étaient la plus honorable pour lui.

La rencontre de l'escadre hollandaise rendant désormais sans objet sa croisière sur les Orcades, Duguay-Trouin se dirigea vers le Spitzberg; il y arriva au mois de juillet, et y prit, rançonna ou brûla environ quarante baleiniers. Apprenant qu'il y en avait près de deux cents dans le port de Gronhenhave, il fit route pour s'y rendre, mais les courants le jetèrent jusque par le travers de l'île de Vorland, par 81° de latitude nord, et si près d'un banc de glaces qui s'étendait à perte de vue que ses bâtiments se virent plusieurs fois sur le point d'y périr. Enfin, après deux mois de croisière dans ces parages, il fit route pour les côtes de France et entra à Nantes avec douze de ses prises.

Les années 1704 et 1705 furent marquées par de nouveaux succès; Duguay-Trouin, commandant *le Jason*, de cinquante-quatre canons, et ayant sous ses ordres un vaisseau et une corvette, ravagea les côtes d'Angleterre, détruisit un grand nombre de bâtiments et s'empara du *Coventry*, qu'il fit entrer à Brest avec douze prises richement chargées. Ce fut dans cette campagne qu'il éprouva le désagrément, si fréquent autrefois dans la marine, de se voir abandonné au milieu du feu par ceux dont le devoir était de le seconder. Le chagrin qu'il ressentit de cette défection fut tel qu'un moment il voulut quitter le service; mais son zèle et l'amour de la gloire l'emportèrent et lui firent bientôt abandonner ce projet. Sorti de Brest une seconde fois, à la fin de l'année 1705, avec *l'Auguste*, il fut rencontré par une escadre anglaise de vingt-un vaisseaux. *Le Jason* étant d'une marche supérieure, Duguay-Trouin espérait pouvoir échapper à

leur poursuite; mais les deux meilleurs marcheurs ne tardèrent pas à l'atteindre, et il s'en vit enveloppé. Il soutenait leur feu avec la plus brillante valeur, lorsque la nuit fit cesser le combat. Le calme survint, et malgré l'obscurité les vaisseaux ennemis n'avaient point perdu de vue *le Jason*, espérant s'en emparer le lendemain. Mais quel fut leur étonnement lorsqu'au point du jour, une légère brise s'étant élevée, ils s'aperçurent que ce vaisseau était déjà loin de leur portée. Duguay-Trouin, qui avait calculé sur cette brise, s'était mis en mesure d'en profiter, et il parvint ainsi à échapper à une captivité qu'il avait un moment regardée comme certaine; *l'Auguste*, moins heureux, tomba au pouvoir des Anglais.

A son arrivée à Brest, Duguay-Trouin reçut l'ordre d'aller joindre, sur les côtes d'Espagne, l'armée navale aux ordres du comte de Toulouse. Il appareilla aussitôt que ses avaries furent réparées; mais ne l'ayant point rencontrée, il alla croiser à l'entrée du détroit de Gibraltar, espérant y faire quelques prises. Son attente ne fut point déçue. A peine y était-il arrivé qu'il s'empara de deux frégates, l'une de trente et l'autre de vingt-six canons. En faisant route avec elles pour Brest, il prit encore deux bâtiments marchands qu'il conduisit aussi dans ce port.

En 1706, Duguay-Trouin fut nommé capitaine de vaisseau, et il reçut l'ordre de se rendre à Cadix, alors menacé d'un siége par les Anglais. Il appareilla de Brest sur *le Jason*, ayant sous ses ordres le vaisseau *l'Hercule* et la frégate *le Paon*. A la hauteur de Lisbonne, il eut connaissance d'un convoi portugais composé d'environ deux cents bâtiments, venant du Brésil et escorté par six vaisseaux de guerre. Malgré l'infériorité de ses forces, il n'hésita pas à l'attaquer. Deux jours entiers se passè-

rent en manœuvres et en combats de part et d'autre; jamais dispositions ne furent mieux concertées que celles de Duguay-Trouin, jamais il ne montra plus d'intrépidité; mais des circonstances malheureuses, et qu'il n'avait pu prévoir, déconcertèrent tous ses projets, et il ne put parvenir à s'emparer d'aucun des vaisseaux de l'escorte ni des bâtiments du convoi. Toutefois il courut des dangers personnels dans cet engagement opiniâtre; plusieurs boulets lui passèrent entre les jambes; ses habits, ainsi que son chapeau, furent percés de balles, et il fut même légèrement blessé.

Duguay-Trouin était depuis quelques mois à Cadix, prenant toutes les dispositions pour en défendre l'entrée, lorsqu'on apprit que la flotte anglaise, destinée à en faire le siége, avait quitté les côtes d'Espagne. La présence de ses vaisseaux n'étant plus nécessaire à Cadix, il appareilla pour retourner à Brest. Chemin faisant il rencontra un convoi anglais de quinze bâtiments escortés par une seule frégate; il s'en rendit maître à la suite d'un abordage, et neuf des bâtiments du convoi tombèrent en son pouvoir.

A la promotion de 1707, Duguay-Trouin fut nommé chevalier de l'ordre de Saint-Louis, et il se rendit à Versailles pour recevoir la décoration de la main même de Louis XIV, qui lui fit le plus aimable accueil. A cette époque, la bataille d'Almanza, gagnée par le maréchal de Berwick, venait de raffermir en Espagne le trône de Philippe V. Les conquêtes étaient aussi rapides que l'avaient été les défaites. L'Angleterre qui, en haine de Louis XIV, soutenait le parti de l'archiduc compétiteur du duc d'Anjou, faisait équiper dans ses ports un convoi de deux cents voiles, destiné à porter des troupes et des munitions en Portugal, et il était de la plus grande im-

portance d'intercepter ce convoi. Duguay-Trouin et le comte de Forbin furent chargés de cette mission. Ils sortirent de Brest, le 19 octobre, à la tête de douze bâtiments de guerre. Duguay-Trouin montait *le Lys*, de soixante-quatorze canons.

Après avoir croisé pendant quelques jours à l'entrée de la Manche, ils découvrirent, près du cap Lézard, la flotte anglaise escortée par cinq vaisseaux. Duguay-Trouin, dont l'escadre, composée de quatre vaisseaux et deux frégates, se trouvait alors au vent, laissa de suite arriver sur les Anglais. Appelant à son bord ses capitaines, il leur assigna à chacun les vaisseaux qu'ils devaient attaquer et se réserva *le Cumberland*, vaisseau amiral, de quatre-vingt-deux canons. En prolongeant la ligne ennemie il essuya, sans riposter, le feu de plusieurs vaisseaux, et même celui du *Cumberland*, qu'il voulait aborder. *Le Lys* feignit alors d'être obligé de plier. L'amiral anglais trompé laissa arriver pour le tenir sous son feu; mais Duguay-Trouin, revenant tout à coup au vent, le beaupré du *Cumberland* se trouva engagé dans ses porte-haubans. Il en profita pour lui envoyer sa volée, et, faisant en même temps sauter son équipage à bord, ce vaisseau fut enlevé en moins d'une demi-heure. Pendant ce temps les autres vaisseaux combattaient avec un succès égal. Le comte de Forbin s'emparait du *Ruby*, et *le Chester* tombait au pouvoir du *Jason*.

Lorsque *le Cumberland* eut été amariné, Duguay-Trouin, en examinant la situation du combat, s'aperçut que deux frégates étaient aux prises avec *le Devonshire*, vaisseau de quatre-vingt-douze canons, dont le feu les avait déjà très maltraitées. Aussitôt il fait orienter pour voler à leur secours, et, parvenu auprès de ce vaisseau,

il manœuvre pour l'aborder de long en long. Déjà le beaupré du *Lys* était engagé dans les haubans de misaine du *Devonshire*, et l'on se disposait à y jeter les grapins lorsqu'on s'aperçut que les flammes sortaient avec violence de la poupe de ce vaisseau et qu'elles se communiquaient à ses voiles et à son grément. Il fallut alors manœuvrer pour se dégager, et à peine *le Lys*, ainsi que les deux frégates françaises, en étaient-ils à demi-portée de canon, que, le feu gagnant de toutes parts, *le Devonshire* fut consumé en moins d'un quart d'heure.

Le résultat de cette action, dans laquelle *le Lys* eut trois cents hommes hors de combat et éprouva des avaries majeures, fut la prise de trois vaisseaux, l'incendie du *Devonshire* et la capture d'environ soixante des bâtiments du convoi. Un seul vaisseau anglais, *le Royal Oak*, parvint à se sauver, non sans avoir été très maltraité; mais aucun des bâtiments de ce convoi ne put gagner le Portugal; les autres furent la proie des nombreux corsaires qui croisaient dans ces parages.

A son retour à Brest, Duguay-Trouin fut appelé à Paris; M. de Pontchartrain le présenta au roi, et Sa Majesté, en lui annonçant qu'elle lui avait accordé une pension de mille livres sur sa cassette, ajouta que c'était une bien faible récompense du service qu'il venait de lui rendre; et, en effet, la destruction de cette flotte achevait de ruiner les affaires de l'archiduc en Espagne. Toutefois, Duguay-Trouin, aussi désintéressé et aussi généreux qu'il était brave, en remerciant le roi de la pension qu'il voulait bien lui accorder, lui demanda comme une grâce de la faire tomber de préférence sur M. de Saint-Alban, capitaine en second de son vaissaau, qui avait eu la cuisse emportée dans l'abordage du *Cumberland*. Le roi

fut si satisfait du désintéressement de Duguay-Trouin qu'à quelque temps de là il lui accorda, ainsi qu'à son frère, des lettres de noblesse. Ces lettres étaient accompagnées, pour lui, d'une pension de deux mille livres sur l'ordre de Saint-Louis, en récompense, y était-il dit, de ses nombreux services.

Pendant le court séjour que Duguay-Trouin fit à la cour, Louis XIV se plaisait à entendre de sa bouche le récit de ses exploits. Un jour qu'il lui racontait les circonstances de son dernier combat : « J'ordonnai, dit-il, à *la Gloire* (c'était le nom d'une de ses frégates) de me
— Et elle vous fut fidèle, » reprit le roi en l'in-

ıs de Duguay-Trouin, la plus
Janéiro. L'Europe entière
ɔrise et la vigueur de l'exé-
ti de Brest avec cinq vais-

seaux portant environ mille hommes de troupes, avait échoué dans l'attaque de cette place; obligé de capituler, Duclerc et plusieurs de ses officiers avaient été assassinés, et environ six ou sept cents hommes faits prisonniers périssaient de faim et de misère dans les cachots où ils avaient été jetés. Duguay-Trouin conçut le projet de les venger en détruisant Rio-Janéiro; mais cette expédition exigeait une dépense qui ne s'élevait pas à moins de douze cent mille francs, et, à cette époque, l'État, épuisé par six années de guerre, par la stérilité et la famine qui suivirent l'hiver de 1709, se trouvait dans l'impossibilité de lui donner aucun secours. On vit alors une compagnie de négociants et d'armateurs entreprendre ce que le gouvernement ne pouvait exécuter. Le comte de Toulouse, amiral de France, ne dédaigna pas de prendre un assez gros intérêt dans cette expédition.

Les plans de Duguay-Trouin ayant été approuvés, le roi ordonna qu'on mît à sa disposition les bâtiments et le nombre de troupes qu'il jugerait nécessaires; le secret et l'activité étaient les éléments indispensables de cette expédition. Sept vaisseaux, cinq frégates et deux bombardes furent armés en moins de six semaines; quatre-vingt-six gardes de la marine sollicitèrent et obtinrent la faveur de s'y embarquer, et l'on répartit sur cette escadre environ deux mille trois cent cinquante hommes de troupes. Ces bâtiments, armés dans différents ports, se réunirent à La Rochelle, d'où ils appareillèrent le 9 juin 1711. Duguay-Trouin montait *le Lys*, de soixante-quatorze canons. Le 12 septembre suivant l'escadre arriva devant Rio-Janéiro. Depuis la dernière invasion cette place avait été fortifiée sur tous les points accessibles; le roi de Portugal y avait envoyé tout récemment quatre vaisseaux et trois frégates chargés de munitions de toute espèce, et elle était défendue par une garnison de douze mille hommes.

Les Portugais avaient placé plusieurs vaisseaux à l'entrée de la baie pour en défendre le passage, et le reste de leurs forces navales formait une ligne d'embossage au-delà des forts; favorisé par le vent, Duguay-Trouin força le passage malgré le feu des vaisseaux et des batteries, et s'avança sur les bâtiments embossés; mais ceux-ci, ayant filé leurs câbles par le bout, allèrent s'échouer sous la protection des batteries de la ville.

Le 13, cinq cents hommes d'élite chassèrent les Portugais de l'île des Chèvres et s'en emparèrent; cette île couvrait le port. Le lendemain Duguay-Trouin fit débarquer le reste de ses troupes, et, se mettant à leur tête, il s'empara des hauteurs qui dominaient la campagne et une partie de la ville; les jours suivants furent employés

à établir des batteries, et le 19 celle de l'île des Chèvres se trouva en état de battre la ville.

Toutefois, avant d'en venir à cette extrémité, Duguay-Trouin fit sommer le gouverneur de se rendre à discrétion, en déclarant qu'il était dans l'intention de détruire la ville si on ne lui payait immédiatement une contribution suffisante pour indemniser la France des frais de son armement. Sur le refus de ces propositions on fit, dans la nuit du 20 au 21, des dispositions pour livrer le lendemain un assaut général, et l'on transporta à cet effet d roupes sur divers points. Dans ce moment un orage éclata; les Portugais, s'apercevant, à la irs, du mouvement qui s'opérait, firent ible, auquel répondirent ent venus se placer à la canon joint à celui du habitants que, croyant la prise d'assaut, ils se sauvèrent dans les montagnes. Cette terreur s'étant communiquée aux milices et aux troupes de la garnison, elles suivirent le torrent, et lorsque, le lendemain, à la pointe du jour, Duguay-Trouin se disposait à se mettre en marche, on l'informa que la ville était abandonnée, mais que les Portugais, en se retirant, avaient brûlé les magasins les plus riches, miné plusieurs forts, et emporté avec eux leur or et leur argent. On somma, sur-le-champ, de se rendre les forts qui tenaient encore; ils ne firent aucune résistance et l'on en prit possession.

Duguay-Trouin, maître de Rio-Janéiro, ne se dissimulait cependant point qu'il était dans l'impossibilité de garder sa conquête; d'un moment à l'autre cette ville pouvait être secourue, et il ne devait pas se mettre dans la nécessité d'être obligé de l'évacuer. Il fit en consé-

quence connaître au gouverneur que, si l'on ne la rachetait par une forte contribution, il la réduirait en cendres. On lui fit offrir six cent mille crusades[1], en demandant un assez long terme pour les payer. Cette proposition fut rejetée comme insuffisante, et l'on se mit en devoir de continuer les hostilités. Le gouverneur alors proposa d'ajouter dix mille crusades, et offrit, en outre, de livrer cinq cents caisses de sucre, ainsi que tous les bestiaux dont les Français pourraient avoir besoin jusqu'à leur départ. Duguay-Trouin accepta ces dernières conditions, se fit donner des otages pour garantie de leur exécution, et s'occupa dès lors des préparatifs de son départ.

Le 4 novembre, le dernier paiement de la contribution étant effectué, il fit rembarquer les troupes, et après avoir brûlé ceux des vaisseaux échoués qui n'avaient pu être relevés, ainsi que les bâtiments marchands non rachetés, la ville fut remise aux Portugais. L'escadre appareilla de Rio-Janéiro le 13, et le 12 février 1712 elle opéra son retour à Brest, après avoir essuyé à la hauteur des Açores une tempête violente, pendant laquelle deux vaisseaux sombrèrent sous voiles. Cette expédition occasionna au Portugal une perte de plus de vingt-cinq millions.

Duguay-Trouin, à son retour, se vit l'objet de l'admiration générale. A la ville et à la cour il n'était bruit que de ses exploits; les mères les racontaient à leurs enfants en les excitant à l'imiter; partout la foule se portait sur son passage et le saluait par des applaudissements. Un jour, à Versailles, une dame de distinction ayant percé la foule pour le voir de plus près, Duguay-

(1) La crusade vaut quarante sols de France.

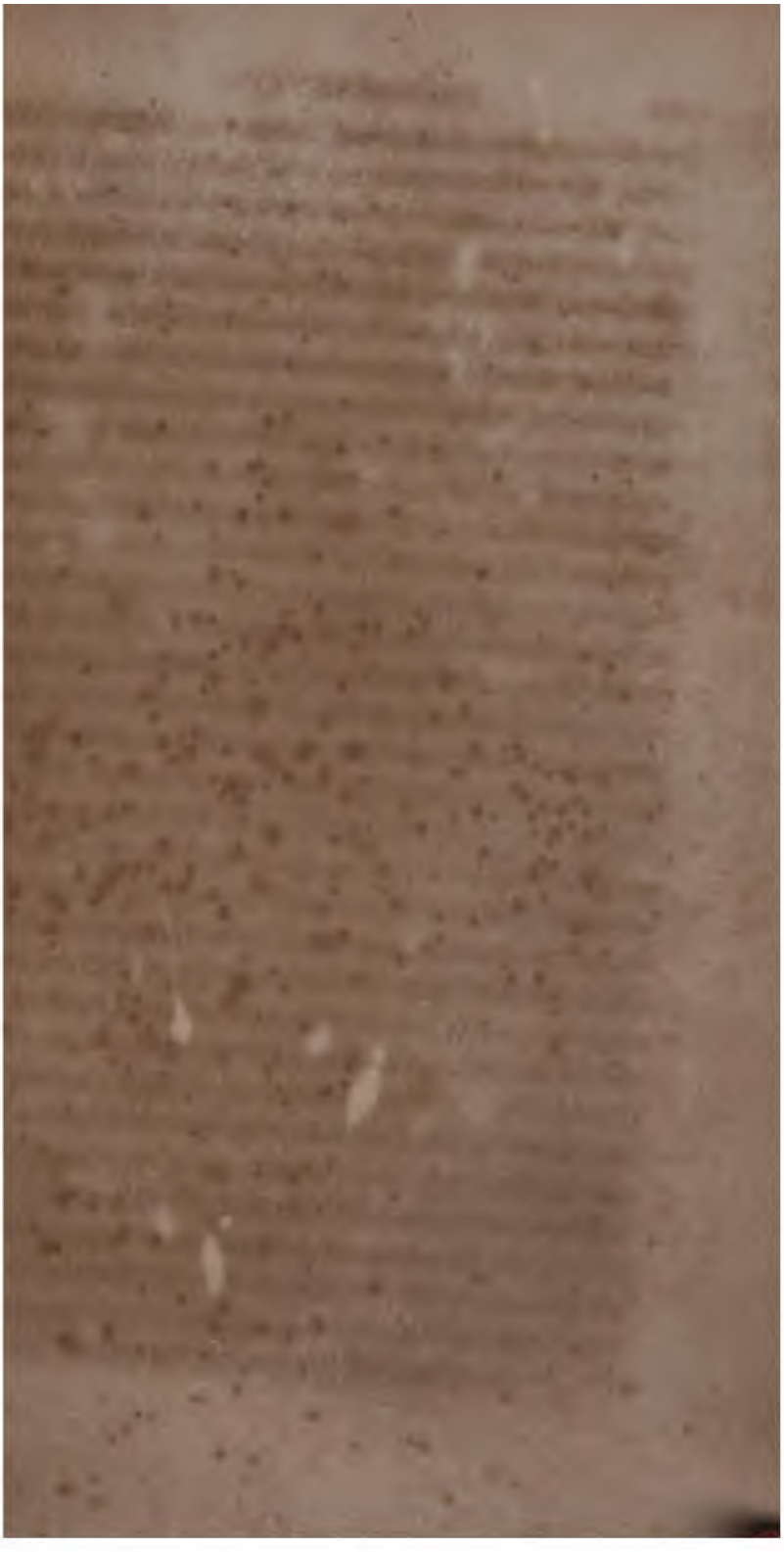
marquait son étonnement : « Monsieur, lui
ne soyez pas surpris; je suis bien aise de voir
« en vie. »

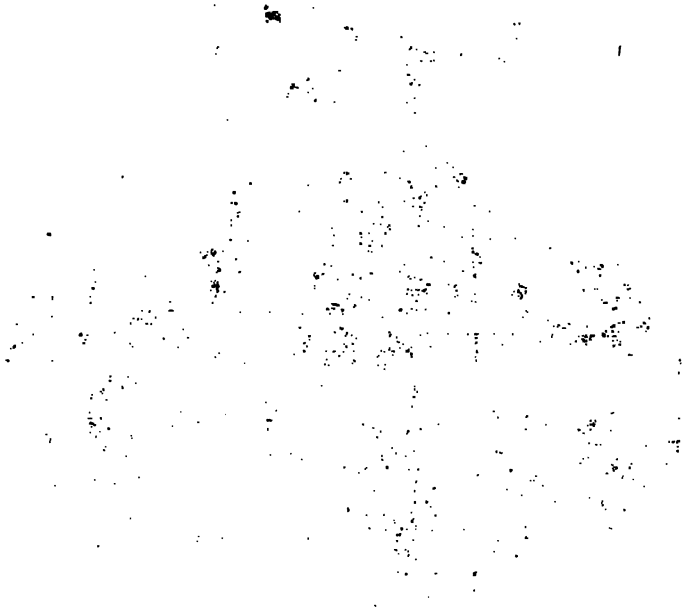
1715, le roi nomma Duguay-Trouin chef d'escadre; ce fut le dernier bienfait qu'il reçut de Louis XIV, qui mourut le 1er septembre de la même année. Le régent l'admit au conseil des Indes, et le consulta souvent pour les affaires relatives à la marine. En 1728, il fut fait commandeur de l'ordre de Saint-Louis et lieutenant général des armées navales. L'année suivante, il fut à Brest en qualité de commandant de la marine.

t les longues guerres que la France avait eu à
, les régences barbaresques avaient commis quel-
ns e commerce. Louis XV, voulant
rei nsidération qui lui était
d , y-Trouin le commande-
e montrer dans les mers
du Levant. il se ren t a ab à Alger, de là à Tunis et à Tripoli; partout il obtint satisfaction des griefs commis envers les négociants et les capitaines français, et assura leur tranquillité pour l'avenir. Revenant ensuite par Chypre, Smyrne, Saint-Jean-d'Acre, Alexandrette et Tripoli de Syrie, il assura dans ces différentes îles les relations de commerce avec la France, et rendit à la nation une prépondérance qu'elle conserva long-temps.

Lorsqu'en 1733 la guerre s'alluma entre la France et l'Autriche, les armements que préparait l'Angleterre à cette époque ayant donné quelques inquiétudes, on ordonna l'équipement, à Brest, d'une armée navale, dont le commandement fut donné à Duguay-Trouin. Quoique sa santé fût depuis quelque temps fort affaiblie, ses forces semblèrent se ranimer alors, et il se rendit au poste où l'appelait la confiance du souverain.

La paix qui fut conclue quelques mois après, ayant rendu ces armements inutiles, Duguay-Trouin revint à Paris; mais ses maux ayant encore été aggravés par les fatigues qu'il venait d'éprouver, on désespéra bientôt de sa vie; tous les secours de l'art ne purent le sauver, et il mourut le 27 septembre 1736, à l'âge de soixante-trois ans. La France, qui venait de perdre Berwick et Villars, eut encore à déplorer le dernier des héros du siècle de Louis XIV.





LA MOTTE-PICQUET

(LE COMTE TOUSSAINT-GUILLAUME PICQUET DE LA MOTTE,

plus connu sous le nom de),

LIEUTENANT GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né à Rennes en 1720, mort à Brest le 11 juin 1791.

La Motte-Picquet entra dans la marine comme garde en 1735. Après avoir été embarqué sur divers bâtiments, il passa, en 1737, sur *la Vénus,* destinée à croiser contre les corsaires de Salé, et fit avec cette frégate plusieurs campagnes dans la Méditerranée.

En 1745, il était embarqué comme lieutenant de vaisseau, et en second, sur *la Renommée,* que commandait le comte de Kersaint. Cette frégate avait déjà fait trois campagnes au Canada et soutenu deux combats très glorieux, lorsque, le 16 juin 1746, en attérant sur les côtes de France, elle fut rencontrée par l'escadre anglaise aux ordres de l'amiral Anson. Aussitôt que *la Renommée* en eut connaissance, elle prit chasse devant elle; mais bientôt gagnée par une frégate de trente-six, elle fut obligée de lui prêter côté. Le feu de *la Renommée* fut si bien dirigé qu'en moins d'un quart d'heure la frégate

anglaise fut démâtée; une seconde frégate qui la suivait éprouva le même sort.

La Renommée, après avoir mis ces deux bâtiments hors de combat, poursuivait sa route, lorsqu'un vaisseau de soixante-dix vint lui barrer le chemin. Il fallut combattre ce nouvel et formidable adversaire. Dès les premières volées, la frégate française, qui avait reçu des avaries majeures dans les deux autres engagements, se trouva presque entièrement désemparée. Le capitaine Kersaint, grièvement blessé, croyant avoir assez fait pour l'honneur du pavillon, fit appeler les officiers de son état-major dans sa chambre et leur proposa d'amener. « Est-ce « pour cela que vous nous avez fait venir, demanda « vivement La Motte-Picquet? en ce cas, je retourne à mon « poste. » Kersaint étant hors d'état de diriger le combat, La Motte-Picquet prend le commandement; il manœuvre avec tant d'audace et d'habileté qu'il parvient à se retirer de dessous le feu du vaisseau, et qu'il réussit à faire entrer la frégate au Port-Louis. Un éclat de mitraille lui avait fait une blessure grave à la joue, et son chapeau était coupé au ras de la tête.

La paix, qui eut lieu en 1749, ne ralentit point l'ardeur de La Motte-Picquet. Son activité ne lui permettait point de repos, et il ne quittait un bâtiment que pour s'embarquer sur un autre.

A la reprise des hostilités, en 1755, La Motte-Picquet fut nommé au commandement de la corvette *la Sensible*, avec laquelle il soutint un combat d'une heure contre une frégate anglaise de trente-six canons, qu'il força de l'abandonner.

Au mois d'octobre de l'année suivante, il fut fait chevalier de Saint-Louis.

En 1760, La Motte-Picquet commandait la prame *la*

Charente, de vingt-six canons de trente-six; et il était chargé, conjointement avec une autre prame commandée par un officier plus ancien que lui, de la protection des convois de Brest à Rochefort et de la défense des côtes. Dans l'une de leurs traversées ils eurent connaissance d'un vaisseau anglais qui croisait à environ trois lieues au large; La Motte-Picquet propose à son commandant de donner la chasse à ce vaisseau et de l'attaquer; mais celui-ci, s'en tenant à la lettre de ses instructions, refusa et lui ordonna de continuer sa route.

Au mois de septembre 1763, le chevalier de La Motte-Picquet, qui venait d'être fait capitaine de vaisseau, prit le commandement de la frégate *la Malicieuse*, avec laquelle il fit une campagne de six mois au Canada. Il fit ensuite partie de l'escadre d'évolution que commandait le comte d'Orvilliers, et il s'y fit remarquer par la précision de ses manœuvres. Dans celle aux ordres du comte Duchaffaut, en 1776, il montait *le Solitaire*, ayant à son bord le duc de Chartres.

A l'époque du voyage que fit en France, en 1777, l'empereur Joseph II, sous le nom de comte de Falkenstein, La Motte-Picquet commandait *le Robuste*. Lorsque ce prince visita le port de Brest, il honora ce vaisseau de sa présence, il en admira la tenue, et il fut si satisfait de l'accueil qu'il y reçut que depuis il se souvint toujours avec intérêt de son commandant. Il lui écrivit de sa main, pendant la guerre d'Amérique, pour le féliciter de ses succès.

La guerre qui éclata en 1778 fournit au chevalier de La Motte-Picquet les occasions d'augmenter la réputation de bon officier qu'il s'était déjà acquise. Il fut nommé chef d'escadre le 1er juin 1778, et au mois de juillet sui-

vant il s'embarqua sur le vaisseau *le Saint-Esprit*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte d'Orvilliers. Au combat d'Ouessant (27 juillet 1778), ce vaisseau faisait partie de l'arrière-garde, composée de neuf vaisseaux. Le duc de Chartres commandait cette escadre, ayant sous ses ordres le chevalier de La Motte-Picquet, comme capitaine de pavillon.

Après la rentrée de l'armée navale à Brest, le chevalier de La Motte-Picquet reçut l'ordre d'aller établir une croisière sur les côtes d'Angleterre; on adjoignit au *Sai it*, qu'il commandait, deux autres vaisseaux et q bâtiments légers, et après un mois de campag à Brest, ramenant avec lui treize bâtivait capturés.

nt il appareilla de ce port
s ordres quatre vaisseaux et
convoi de quatre-vingts
voi ue. Après avoir rempli sa

mission, il se rangea sous le pavillon du comte d'Estaing et participa à la prise de *la Grenade* (4 juillet 1779), ainsi qu'au combat que l'armée française livra à l'amiral Byron, le 6 du même mois. *L'Annibal*, qui était le serre-file de l'arrière-garde, y fut très maltraité.

Le comte d'Estaing ayant résolu de prendre Savannah, dont les Anglais s'étaient emparés à la fin de l'année 1778, se dirigea avec son armée sur les côtes de la Géorgie, où il arriva dans les derniers jours du mois d'août 1779. Après s'être concerté avec le général américain Lincoln, le comte d'Estaing chargea le chevalier de La Motte-Picquet d'opérer et de protéger, avec sept des vaisseaux de l'armée, le débarquement des trois mille cinq cents hommes de troupes destinés à faire le

siége de cette place. Ce débarquement effectué, le chevalier rejoignit l'armée navale mouillée à l'embouchure de la rivière de Savannah.

Après la levée du siége, le comte d'Estaing opéra son retour en Europe, en passant par Saint-Domingue; mais il détacha de son armée sept des vaisseaux qui avaient le plus souffert pendant le siége de Savannah, et les mit sous les ordres du chevalier de La Motte-Picquet, qu'il chargea de les conduire à la Martinique pour les y réparer. Ces vaisseaux étaient dans le plus grand état de délabrement, et le chevalier s'occupait sans relâche de les mettre en état de reprendre bientôt la mer, lorsque, le 18 décembre 1779, les vigies de la côte signalèrent qu'un convoi français était poursuivi dans le canal de Sainte-Lucie par une escadre anglaise. Effectivement, vingt-six bâtiments destinés pour les Iles-du-Vent, et sortis de Toulon sous l'escorte de la frégate *l'Aurore*, étaient sur le point d'entrer au Fort-Royal, lorsqu'ils furent aperçus par une escadre de quatorze vaisseaux anglais, qui leur donna la chasse. Le commandant fit serrer le vent et la côte à son convoi, espérant pouvoir le faire entrer dans le port avant que les Anglais fussent à portée de l'intercepter; mais le vent manquant à la côte, tandis que l'escadre ennemie en avait encore au large, un vaisseau de soixante-quatorze fut bientôt à portée de *l'Aurore*, qui fit feu de ses canons de retraite pour protéger les bâtiments de la tête de son convoi.

Il était deux heures après midi lorsqu'on vit du Fort-Royal le combat inégal que soutenait *l'Aurore*. Aussitôt le chevalier de La Motte-Picquet appareille avec *l'Annibal* pour aller à son secours. Les officiers et les équipages des vaisseaux abattus en carène demandent et obtiennent de s'embarquer sur ce vaisseau qui, en moins

d'une heure, fut suivi par deux autres. *L'Annibal* était déjà aux prises avec trois vaisseaux anglais qui avaient coupé le convoi, lorsque *le Vengeur* et *le Réfléchi* vinrent le seconder. Alors s'engagea une action très vive entre les trois vaisseaux français et les sept dont se composait l'escadre anglaise. Cette manœuvre, aussi hardie que bien exécutée, sauva la frégate et une partie de son convoi. La nuit vint mettre fin au combat, et le chevalier de La Motte-Picquet rentra au Fort-Royal. Des vingt-six bâtiments qu'escortait *l'Aurore*, treize furent déga-
, quatre brûlés à la côte, et neuf seulement tombèrent
au uvoir des Anglais.

action est incontestablement une des plus bril-
l rre de 1778; les journaux anglais rendi-
a chevalier de La Motte-
flatta le plus fut celui de
lettre datée de Sainte-
Lucie le 23 décembre 1779, le félicitait sur *le courage éclatant* qu'il avait déployé dans cette circonstance.

Le roi, pour témoigner au chevalier de La Motte-Picquet sa satisfaction du combat du Fort-Royal, le nomma commandeur de Saint-Louis.

Au mois de janvier 1780, malgré la supériorité des forces navales anglaises aux Iles-du-Vent, il sortit de la Martinique avec six vaisseaux et six frégates, et alla établir une croisière entre les îles anglaises. Il y passa un mois et rentra ensuite au Fort-Royal, ramenant avec lui quinze bâtiments anglais qu'il avait capturés. Bien qu'il n'eût pas eu l'occasion de combattre, cette campagne ne lui fit pas moins le plus grand honneur par les talents qu'il y déploya.

Le 20 mars suivant, le chevalier de La Motte-Picquet sortit de la Martinique avec quatre vaisseaux, escortant

un nombreux convoi destiné pour Saint-Domingue. Il n'était plus qu'à sept lieues du cap lorsque le 21, à la hauteur de la Grange, il eut connaissance de plusieurs voiles dans le N.-E., que bientôt il reconnut pour trois vaisseaux. Aussitôt il fait signal à sa division de leur donner la chasse; mais comme *l'Annibal*, qu'il montait, avait une marche supérieure, il se couvre de voiles et se trouve bientôt à portée des trois vaisseaux anglais, qu'il combat pendant près d'une heure avant que ses vaisseaux eussent pu le rejoindre. Le combat dura encore plusieurs heures, mais la nuit et le calme vinrent le surprendre.

Le lendemain, au point du jour, *l'Annibal* se trouvait le plus rapproché de la division anglaise; le chevalier de La Motte-Picquet, ne consultant que sa bouillante ardeur, entama seul le combat contre elle, comme il l'avait fait la veille. Les courants et le calme s'opposant à ce que ses vaisseaux pussent venir le secourir, il se trouva enveloppé par les trois vaisseaux anglais, qui, pendant plus de deux heures, dirigèrent sur lui un feu terrible; heureusement, une légère brise qui s'éleva favorisa l'approche des trois autres vaisseaux français. Les Anglais en profitèrent pour faire retraite. *L'Annibal* avait beaucoup souffert dans sa mâture et ses agrès; le chevalier de La Motte-Picquet avait reçu une blessare grave à la poitrine, il se fit mettre le premier appareil sur le pont et continua de donner ses ordres. Aussitôt que ses avaries les plus fortes furent réparées, il fit à sa division le signal de continuer la chasse. Déjà il n'était plus qu'à deux portées de canon des Anglais, lorsqu'à la vue de plusieurs bâtiments qui faisaient force de voiles et qu'il reconnut bientôt pour ennemis, il vira de bord, prit chasse lui-même, et entra le lendemain au Cap-Français,

où son convoi l'avait précédé. Après cette expédition, le chevalier de La Motte-Picquet alla rejoindre l'armée navale aux ordres du comte de Guichen, et quelques mois ensuite il revint en Europe avec l'armée du comte d'Estaing.

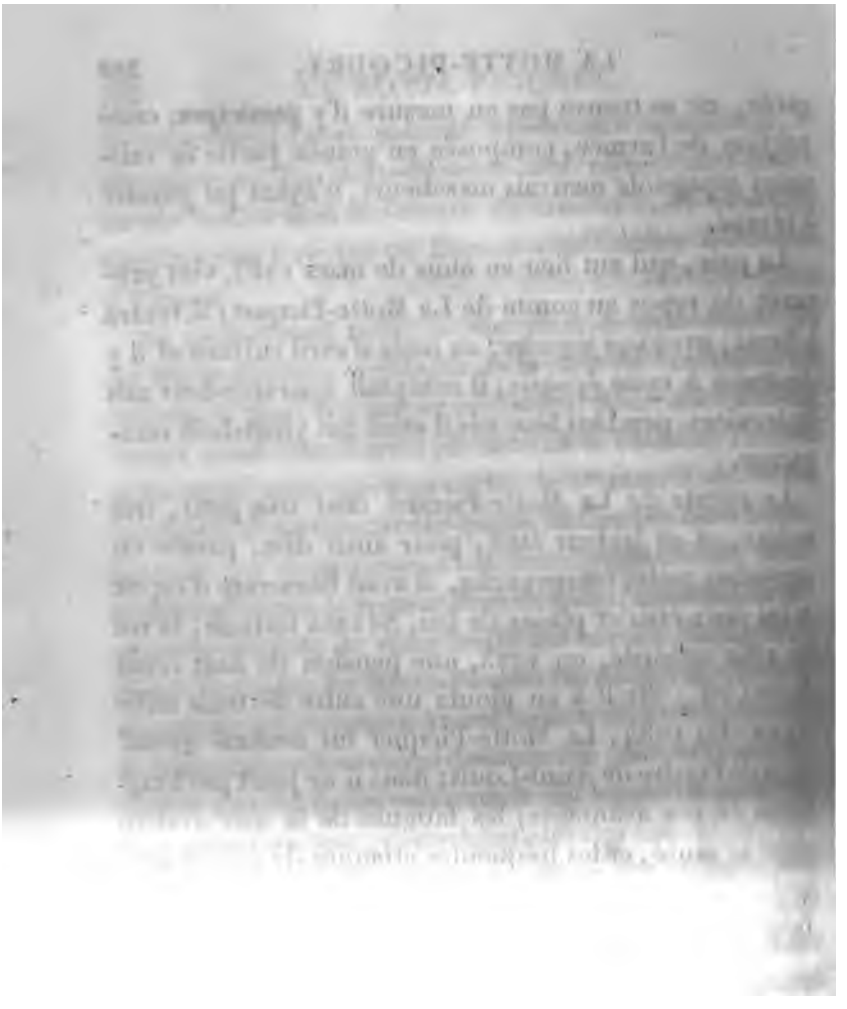
Au mois d'avril 1781, le chevalier, devenu comte de La Motte-Picquet, appareilla de la rade de Brest avec six vaisseaux, deux frégates et un lougre, pour aller croiser sur les côtes d'Angleterre; il montait le vaisseau *l'Invincible*. Huit jours après sa sortie, le 1er mai, il découvrit une flotte d'environ trente-quatre bâtiments marchands, escortée par deux vaisseaux et deux frégates. Cette flotte, commandée par le commodore Hotham, revenait en Angleterre chargée du riche butin fait sur les Hollandais à Saint-Eustache. La Motte-Picquet lui donna la chasse et l'atteignit le lendemain à neuf heures du matin. Aussitôt le commodore fit le signal de sauve qui peut, et la supériorité de marche de ses vaisseaux le mit bientôt hors de vue. L'escadre française, s'attachant alors au convoi, amarina vingt-deux navires marchands richement chargés, ainsi que deux corsaires de douze canons chacun, et elle opéra son retour à Brest avec ses prises. Ces bâtiments, achetés en masse par des négociants de Bordeaux, produisirent une somme de huit millions.

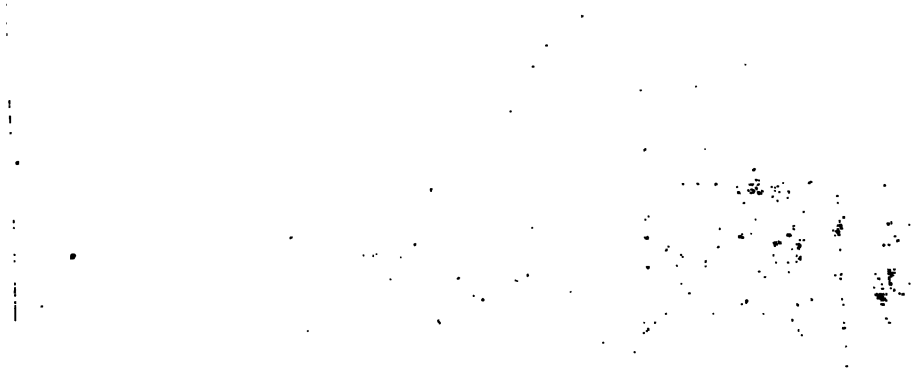
Le comte de La Motte-Picquet, qui avait été élevé au grade de lieutenant général au mois de janvier 1782, commandait *l'Invincible* dans l'armée navale combinée de France et d'Espagne, sous les ordres du comte de Guichen et de Don Louis de Cordova, chargée de protéger le siége de Gibraltar, et il prit une part d'autant plus glorieuse au combat livré par cette armée à celle de l'amiral Howe, le 21 octobre 1782, que le comte de Guichen, qui montait *le Terrible* et qui commandait l'avant-

garde, ne se trouva pas en mesure d'y participer, cette portion de l'armée, composée en grande partie de vaisseaux espagnols mauvais marcheurs, n'ayant pu joindre à temps.

La paix, qui eut lieu au mois de mars 1783, vint procurer du repos au comte de La Motte-Picquet; il rentra à Brest, avec son escadre, au mois d'avril suivant et il y désarma. A cette époque, il comptait quarante-huit ans de services, pendant lesquels il avait fait vingt-huit campagnes.

Le comte de La Motte-Picquet était très petit, très maigre, et sa laideur était, pour ainsi dire, passée en proverbe; mais, en revanche, il avait beaucoup d'esprit et ses yeux étaient pleins de feu. Né sans fortune, le roi lui avait accordé, en 1775, une pension de huit cents francs; en 1781 il y en ajouta une autre de trois mille francs. En 1784, La Motte-Picquet fut nommé grand' croix de l'ordre de Saint-Louis; mais il ne jouit pas longtemps de ces avantages; les fatigues de la mer avaient altéré sa santé, et les fréquentes attaques de goutte auxquelles il était sujet hâtèrent sa mort, qui eut lieu à Brest le 11 juin 1791.





vigation fut telle, qu'en peu d'années il se vit en état d'être embarqué comme second capitaine, chargé du détail, à bord d'un bâtiment destiné pour la côte de Guinée.

En 1568, Drake commandait *la Judith*, sous les ordres du capitaine Hawkins, et il donna des preuves de la plus grande bravoure lors de l'engagement que ce capitaine soutint contre les Espagnols dans la baie de Mexico. Des six bâtiments dont se composait la division aux ordres de Hawkins, trois seulement tombèrent au pouvoir des Espagnols. Celui que montait Drake fut du nombre de ceux qui échappèrent; mais les cruautés qu'exercèrent les vainqueurs envers les Anglais prisonniers lui inspirèrent une telle animosité contre les Espagnols, qu'il ne s'occupa plus que des moyens de leur faire tout le mal possible. Pendant les années 1570 et 1571, Drake fit deux voyages aux Indes occidentales, mais il ne trouva point l'occasion de faire aucune entreprise contre les Espagnols; il employa ces deux campagnes à prendre une connaissance exacte de ces mers, afin de pouvoir y naviguer plus tard avec avantage.

En effet, au mois de mai de l'année 1572, Drake sortit de Plymouth avec deux bâtiments armés en guerre. L'un, *le Dragon*, qu'il montait, était d'environ soixante-dix tonneaux et quarante hommes d'équipage; l'autre, *le Cygne*, de vingt-cinq tonneaux, était commandé par son frère. L'Angleterre n'était pas, à cette époque, en guerre avec l'Espagne; aussi Drake ne s'était-il muni d'aucune lettre de marque pour l'expédition qu'il méditait, en sorte qu'on pouvait le considérer comme flibustier et le traiter comme tel s'il échouait dans son entreprise; mais il n'était mû que par sa haine contre les Espagnols et il hasardait tout pour leur nuire. La navi-

gation, jusqu'à la Guadeloupe, ne fut marquée par aucun incident défavorable. A son arrivée dans cette île, il s'occupa de faire monter par ses charpentiers plusieurs embarcations légères qu'il avait à bord de ses bâtiments. Cette opération fut terminée en moins de huit jours, et, le 20 juillet, laissant ses navires à l'ancre dans le port du Phaisant, il fit embarquer une grande partie de ses équipages sur les pinasses et se dirigea vers l'isthme de Darien, où il s'empara de *Nombre de Dios*[1], qu'il pilla. Mais ayant été blessé dans l'action, et les Espagnols, surpris d'abord, ayant bientôt repris leurs avantages, Drake se vit obligé d'abandonner sa conquête et de se rembarquer pour rejoindre ses bâtiments, avec lesquels il fit voile pour Carthagène. Dans sa traversée il s'empara d'un grand nombre de bâtiments, dont plusieurs étaient d'une très grande valeur. Ce fut quelque temps après cette expédition qu'il se rendit maître d'un riche magasin espagnol, nommé *Venta-Cruz*. Il n'y trouva ni or ni argent, mais une si grande quantité de marchandises que, dans l'impossibilité de les emporter, il prit le parti de mettre le feu à ce magasin. La perte des Espagnols, en cette circonstance, fut évaluée à environ deux millions. Après cette dernière expédition, il se dirigea sur Plymouth, où il mouilla le 9 août 1573.

Les richesses considérables que Drake avait acquises dans cette campagne lui donnèrent les moyens d'armer à ses frais trois grandes frégates, avec lesquelles il seconda Guillaume d'Évereux, comte d'Essex, dans ses entreprises contre l'Irlande; mais le comte n'ayant point réussi

(1) Nombre de Dios est un port de Colombie (Nouvelle-Grenade), à quinze lieues N.-E. de Panama et à douze lieues E. de Porto-Bello, sur la mer des Antilles.

DRAKE

(FRANÇOIS),

VICE-AMIRAL,

Né à Tavistock, dans le Devonshire, en 1545, mort le 9 janvier 1597.

La famille de Drake était nombreuse et pauvre; son père, qui le destinait à la marine, le confia dès sa plus tendre jeunesse à un de ses amis qui commandait un bâtiment avec lequel il faisait le cabotage sur les côtes de France et de Zélande. Le jeune Drake, porté d'inclination pour le métier de marin, répondit aux soins que ce capitaine prit de son éducation nautique et fit en très peu de temps des progrès surprenants dans l'art de la navigation. Par la douceur de son caractère et ses manières affables, il se concilia tellement l'estime et l'affection de son patron que celui-ci, à sa mort, lui légua son bâtiment. Drake avait alors dix-huit ans.

Propriétaire d'un beau navire, il aurait fallu pouvoir le commander; mais Drake, quoique bon marin, n'avait aucune des connaissances théoriques nécessaires pour faire un capitaine. Un de ses parents, sir John Hawkins, se chargea du soin de son éducation, et l'ardeur avec laquelle Drake se livra à l'étude des mathématiques et des différentes parties dont se compose la science de la na-

vigation fut telle, qu'en peu d'années il se vit en état d'être embarqué comme second capitaine, chargé du détail, à bord d'un bâtiment destiné pour la côte de Guinée.

En 1568, Drake commandait *la Judith*, sous les ordres du capitaine Hawkins, et il donna des preuves de la plus grande bravoure lors de l'engagement que ce capitaine soutint contre les Espagnols dans la baie de Mexico. Des six bâtiments dont se composait la division aux ordres de Hawkins, trois seulement tombèrent au pouvoir des Espagnols. Celui que montait Drake fut du nombre de ceux qui échappèrent; mais les cruautés qu'exercèrent les vainqueurs envers les Anglais prisonniers lui inspirèrent une telle animosité contre les Espagnols, qu'il ne s'occupa plus que des moyens de leur faire tout le mal possible. Pendant les années 1570 et 1571, Drake fit deux voyages aux Indes occidentales, mais il ne trouva point l'occasion de faire aucune entreprise contre les Espagnols; il employa ces deux campagnes à prendre une connaissance exacte de ces mers, afin de pouvoir y naviguer plus tard avec avantage.

En effet, au mois de mai de l'année 1572, Drake sortit de Plymouth avec deux bâtiments armés en guerre. L'un, *le Dragon*, qu'il montait, était d'environ soixante-dix tonneaux et quarante hommes d'équipage; l'autre, *le Cygne*, de vingt-cinq tonneaux, était commandé par son frère. L'Angleterre n'était pas, à cette époque, en guerre avec l'Espagne; aussi Drake ne s'était-il muni d'aucune lettre de marque pour l'expédition qu'il méditait, en sorte qu'on pouvait le considérer comme flibustier et le traiter comme tel s'il échouait dans son entreprise; mais il n'était mû que par sa haine contre les Espagnols et il hasardait tout pour leur nuire. La navi-

gation, jusqu'à la Guadeloupe, ne fut marquée par aucun incident défavorable. A son arrivée dans cette île, il s'occupa de faire monter par ses charpentiers plusieurs embarcations légères qu'il avait à bord de ses bâtiments. Cette opération fut terminée en moins de huit jours, et, le 20 juillet, laissant ses navires à l'ancre dans le port du Phaisant, il fit embarquer une grande partie de ses équipages sur les pinasses et se dirigea vers l'isthme de Darien, où il s'empara de *Nombre de Dios*[1], qu'il pilla. Mais ayant été blessé dans l'action, et les Espagnols, surpris d'abord, ayant bientôt repris leurs avantages, Drake se vit obligé d'abandonner sa conquête et de se rembarquer pour rejoindre ses bâtiments, avec lesquels il fit voile pour Carthagène. Dans sa traversée il s'empara d'un grand nombre de bâtiments, dont plusieurs étaient d'une très grande valeur. Ce fut quelque temps après cette expédition qu'il se rendit maître d'un riche magasin espagnol, nommé *Venta-Cruz*. Il n'y trouva ni or ni argent, mais une si grande quantité de marchandises que, dans l'impossibilité de les emporter, il prit le parti de mettre le feu à ce magasin. La perte des Espagnols, en cette circonstance, fut évaluée à environ deux millions. Après cette dernière expédition, il se dirigea sur Plymouth, où il mouilla le 9 août 1573.

Les richesses considérables que Drake avait acquises dans cette campagne lui donnèrent les moyens d'armer à ses frais trois grandes frégates, avec lesquelles il seconda Guillaume d'Évereux, comte d'Essex, dans ses entreprises contre l'Irlande; mais le comte n'ayant point réussi

(1) Nombre de Dios est un port de Colombie (Nouvelle-Grenade), à quinze lieues N.-E. de Panama et à douze lieues E. de Porto-Bello, sur la mer des Antilles.

dans ses projets et étant mort en 1576, Drake revint en Angleterre avec ses bâtiments. A son retour, sir Christophe Hatton, vice-chambellan et conseiller de la reine Élisabeth, le présenta à cette princesse. Drake lui soumit le projet qu'il avait conçu de pénétrer dans la mer du Sud par le détroit de Magellan, pour y ravager les possessions espagnoles. La reine, naturellement portée à encourager les entreprises qui étaient de nature à jeter de l'éclat sur son règne, applaudit au projet de Drake; et pour lui faciliter les moyens de l'exécuter, elle lui donna le commandement de cinq bâtiments, en exigeant toutefois que leur destination restât secrète.

Drake sortit de Plymouth le 15 novembre 1577. Obligé d'y rentrer par les vents contraires, il en sortit de nouveau le 13 décembre suivant. Au mois de mai de l'année 1578, il relâcha au port Saint-Julien, dans la rivière de la Plata. Ce fut pendant cette relâche qu'il fit condamner par un conseil de guerre, et exécuter l'un de ses capitaines, Jean Dougthy, qui avait conspiré contre lui. Le 20 août de la même année, Drake entrait dans le détroit de Magellan. En sortant de ce détroit, qu'il avait mis seize jours à traverser, il fut assailli par une tempête qui le fit dériver d'environ cent lieues dans le Sud et qui occasionna la perte d'un de ses bâtiments. Le 20 novembre il mouillait à Mocha, l'une des îles du grand Océan austral, près du Chili. Accueilli avec bienveillance par les naturels, il était descendu à terre avec plusieurs de ses officiers pour chercher un endroit propre à faire l'eau dont il avait besoin, lorsque tout à coup ils se virent assaillis par une grêle de flèches, dont une atteignit Drake au-dessous de l'œil droit, et lui fit une large blessure.

La relâche de Drake à Mocha avait pour but principal

de rallier ses bâtiments, auxquels il y avait donné rendez-vous; mais ne les voyant point paraître et craignant que les naturels ne se portassent contre son équipage à de nouveaux excès, il appareilla en dirigeant sa route au nord, le long des côtes du Chili et du Pérou, ne négligeant toutefois aucune des occasions qui s'offrirent à lui d'inquiéter le commerce espagnol, soit en capturant ses bâtiments, soit en faisant des descentes à terre pour y détruire les établissements. Gorgé de butin et las de pillage, il se décida enfin à opérer son retour en Angleterre.

Redoutant les tempêtes qu'il aurait pu essuyer dans le détroit de Magellan, et craignant beaucoup plus encore que les Espagnols ne l'y attendissent en forces supérieures, il se détermina à suivre la côte de l'Amérique septentrionale jusqu'au 48° parallèle boréal, dans l'espérance d'y trouver un passage pour rentrer dans l'océan Atlantique. Trompé dans son attente, et forcé par la rigueur du froid de rétrograder jusqu'au 38°, il relâcha dans une baie qu'il rencontra au nord de la Californie, au territoire de laquelle il donna le nom de *Nouvelle-Albion*, en en prenant possession au nom de la reine Élisabeth. Après avoir fait à son bâtiment les réparations qui lui étaient nécessaires, Drake appareilla le 29 septembre 1579, se dirigeant vers les Moluques. Le 13 octobre suivant, se trouvant par le 8° de latitude septentrionale, il eut connaissance de plusieurs îles, et fit rencontre d'un grand nombre de canots chargés de fruits, qui en sortaient ou qui s'y rendaient. Il quitta cette côte au mois de novembre et vint mouiller à Ternate, l'une des îles Moluques, où il resta jusqu'à la fin de décembre. Le 9 janvier 1580, se trouvant près des

qua sur cette expédition, qui se composait de quatre-vingts bâtiments environ, ayant à bord onze mille hommes de troupes commandés par Norris. Drake appareilla de Plymouth le 15 avril 1589, et se rendit d'abord devant la Corogne, dont les troupes s'emparèrent après une faible résistance. De là il fit route pour Cascaës, et, chemin faisant, il captura un grand nombre de bâtiments espagnols chargés de munitions. Drake était sur le point d'arriver à Cascaës, lorsqu'il eut connaissance d'environ vingt galères espagnoles qui manœuvraient pour lui fermer le passage. La partie n'était pas égale pour ces dernières, aussi Drake les força-t-il bientôt à gagner le large, après toutefois en avoir désemparé plusieurs. Pendant ce temps l'armée de Norris poursuivait ses succès par terre, et déjà elle était arrivée devant Lisbonne; mais après être resté deux jours à attendre inutilement les secours promis par le roi de Maroc, et voyant que les Portugais ne se déclaraient point en sa faveur, Don Antoine prit le parti de se retirer. On rembarqua les troupes et l'expédition fit voile pour regagner les ports d'Angleterre. En passant devant Vigo, Drake proposa de s'y arrêter et d'y tenter un coup de main; son avis fut adopté. On mit quelques troupes à terre, mais la ville ayant été abandonnée par le gouverneur, on n'eut point de peine à s'en emparer; elle fut réduite en cendres. Drake alors, poursuivant sa route, arriva à Plymouth au commencement du mois de juillet, trois mois après en être sorti.

La guerre avec l'Espagne continuait, lorsqu'au commencement de l'année 1594 Drake et sir John Hawkins proposèrent à Élisabeth de tenter une expédition contre les possessions espagnoles dans les Indes occidentales.

vigation fut telle, qu'en peu d'années il se vit en état d'être embarqué comme second capitaine, chargé du détail, à bord d'un bâtiment destiné pour la côte de Guinée.

En 1568, Drake commandait *la Judith*, sous les ordres du capitaine Hawkins, et il donna des preuves de la plus grande bravoure lors de l'engagement que ce capitaine soutint contre les Espagnols dans la baie de Mexico. Des six bâtiments dont se composait la division aux ordres de Hawkins, trois seulement tombèrent au pouvoir des Espagnols. Celui que montait Drake fut du nombre de ceux qui échappèrent; mais les cruautés qu'exercèrent les vainqueurs envers les Anglais prisonniers lui inspirèrent une telle animosité contre les Espagnols, qu'il ne s'occupa plus que des moyens de leur faire tout le mal possible. Pendant les années 1570 et 1571, Drake fit deux voyages aux Indes occidentales, mais il ne trouva point l'occasion de faire aucune entreprise contre les Espagnols; il employa ces deux campagnes à prendre une connaissance exacte de ces mers, afin de pouvoir y naviguer plus tard avec avantage.

En effet, au mois de mai de l'année 1572, Drake sortit de Plymouth avec deux bâtiments armés en guerre. L'un, *le Dragon*, qu'il montait, était d'environ soixante-dix tonneaux et quarante hommes d'équipage; l'autre, *le Cygne*, de vingt-cinq tonneaux, était commandé par son frère. L'Angleterre n'était pas, à cette époque, en guerre avec l'Espagne; aussi Drake ne s'était-il muni d'aucune lettre de marque pour l'expédition qu'il méditait, en sorte qu'on pouvait le considérer comme flibustier et le traiter comme tel s'il échouait dans son entreprise; mais il n'était mû que par sa haine contre les Espagnols et il hasardait tout pour leur nuire. La navi-

gation, jusqu'à la Guadeloupe, ne fut marquée par aucun incident défavorable. A son arrivée dans cette île, il s'occupa de faire monter par ses charpentiers plusieurs embarcations légères qu'il avait à bord de ses bâtiments. Cette opération fut terminée en moins de huit jours, et, le 20 juillet, laissant ses navires à l'ancre dans le port du Phaisant, il fit embarquer une grande partie de ses équipages sur les pinasses et se dirigea vers l'isthme de Darien, où il s'empara de *Nombre de Dios*[1], qu'il pilla. Mais ayant été blessé dans l'action, et les Espagnols, surpris d'abord, ayant bientôt repris leurs avantages, Drake se vit obligé d'abandonner sa conquête et de se rembarquer pour rejoindre ses bâtiments, avec lesquels il fit voile pour Carthagène. Dans sa traversée il s'empara d'un grand nombre de bâtiments, dont plusieurs étaient d'une très grande valeur. Ce fut quelque temps après cette expédition qu'il se rendit maître d'un riche magasin espagnol, nommé *Venta-Cruz*. Il n'y trouva ni or ni argent, mais une si grande quantité de marchandises que, dans l'impossibilité de les emporter, il prit le parti de mettre le feu à ce magasin. La perte des Espagnols, en cette circonstance, fut évaluée à environ deux millions. Après cette dernière expédition, il se dirigea sur Plymouth, où il mouilla le 9 août 1573.

Les richesses considérables que Drake avait acquises dans cette campagne lui donnèrent les moyens d'armer à ses frais trois grandes frégates, avec lesquelles il seconda Guillaume d'Évereux, comte d'Essex, dans ses entreprises contre l'Irlande; mais le comte n'ayant point réussi

(1) Nombre de Dios est un port de Colombie (Nouvelle-Grenade), à quinze lieues N.-E. de Panama et à douze lieues E. de Porto-Bello, sur la mer des Antilles.

vigation fut telle, qu'en peu d'années il se vit en état d'être embarqué comme second capitaine, chargé du détail, à bord d'un bâtiment destiné pour la côte de Guinée.

En 1568, Drake commandait *la Judith*, sous les ordres du capitaine Hawkins, et il donna des preuves de la plus grande bravoure lors de l'engagement que ce capitaine soutint contre les Espagnols dans la baie de Mexico. Des six bâtiments dont se composait la division aux ordres de Hawkins, trois seulement tombèrent au pouvoir des Espagnols. Celui que montait Drake fut du nombre de ceux qui échappèrent; mais les cruautés qu'exercèrent les vainqueurs envers les Anglais prisonniers lui inspirèrent une telle animosité contre les Espagnols, qu'il ne s'occupa plus que des moyens de leur faire tout le mal possible. Pendant les années 1570 et 1571, Drake fit deux voyages aux Indes occidentales, mais il ne trouva point l'occasion de faire aucune entreprise contre les Espagnols; il employa ces deux campagnes à prendre une connaissance exacte de ces mers, afin de pouvoir y naviguer plus tard avec avantage.

En effet, au mois de mai de l'année 1572, Drake sortit de Plymouth avec deux bâtiments armés en guerre. L'un, *le Dragon*, qu'il montait, était d'environ soixante-dix tonneaux et quarante hommes d'équipage; l'autre, *le Cygne*, de vingt-cinq tonneaux, était commandé par son frère. L'Angleterre n'était pas, à cette époque, en guerre avec l'Espagne; aussi Drake ne s'était-il muni d'aucune lettre de marque pour l'expédition qu'il méditait, en sorte qu'on pouvait le considérer comme flibustier et le traiter comme tel s'il échouait dans son entreprise; mais il n'était mû que par sa haine contre les Espagnols et il hasardait tout pour leur nuire. La navi-

gation, jusqu'à la Guadeloupe, ne fut marquée par aucun incident défavorable. A son arrivée dans cette île, il s'occupa de faire monter par ses charpentiers plusieurs embarcations légères qu'il avait à bord de ses bâtiments. Cette opération fut terminée en moins de huit jours, et, le 20 juillet, laissant ses navires à l'ancre dans le port du Phaisant, il fit embarquer une grande partie de ses équipages sur les pinasses et se dirigea vers l'isthme de Darien, où il s'empara de *Nombre de Dios*[1], qu'il pilla. Mais ayant été blessé dans l'action, et les Espagnols, surpris d'abord, ayant bientôt repris leurs avantages, Drake se vit obligé d'abandonner sa conquête et de se rembarquer pour rejoindre ses bâtiments, avec lesquels il fit voile pour Carthagène. Dans sa traversée il s'empara d'un grand nombre de bâtiments, dont plusieurs étaient d'une très grande valeur. Ce fut quelque temps après cette expédition qu'il se rendit maître d'un riche magasin espagnol, nommé *Venta-Cruz*. Il n'y trouva ni or ni argent, mais une si grande quantité de marchandises que, dans l'impossibilité de les emporter, il prit le parti de mettre le feu à ce magasin. La perte des Espagnols, en cette circonstance, fut évaluée à environ deux millions. Après cette dernière expédition, il se dirigea sur Plymouth, où il mouilla le 9 août 1573.

Les richesses considérables que Drake avait acquises dans cette campagne lui donnèrent les moyens d'armer à ses frais trois grandes frégates, avec lesquelles il seconda Guillaume d'Évereux, comte d'Essex, dans ses entreprises contre l'Irlande; mais le comte n'ayant point réussi

(1) Nombre de Dios est un port de Colombie (Nouvelle-Grenade), à quinze lieues N.-E. de Panama et à douze lieues E. de Porto-Bello, sur la mer des Antilles.

ROUSSIN.

[illegible]

VICE-AMIRAL, BARON, PA[illegible]

ROYAL DE LA LÉGION [illegible]

L'ORDRE DU CRUZEROS [illegible]

DE SAINT WOLODIMIR [illegible]

MEMBRE DE L'ACADÉMIE [illegible]

GITUDES, AMBASSADEUR [illegible]

Né à Dijon le [illegible]

Le jeune Roussin [illegible] encore [illegible] une année, [illegible] de l'[illegible] [illegible] sur la [illegible] [illegible] la défense de la [illegible] Son [illegible] procura la liberté [illegible] cat [illegible] de Bourgogne, qui, [illegible] persécution, était accusé d'aristocr[illegible] sous d'heureux auspices. Quelques [illegible] fut fait novice, [illegible] sur [illegible] *Fouve*, employée à l'escorte des [illegible] Flandre.

Au [illegible] l'août 1794, il fut [illegible] timonnier [illegible] *Tacite*, [illegible] qu'il passa sur cette frégate, il fit [illegible]

ROUSSIN

(ALBIN-REINE),

VICE-AMIRAL, BARON, PAIR DE FRANCE, GRAND'CROIX DE L'ORDRE ROYAL DE LA LÉGION-D'HONNEUR, OFFICIER-COMMANDEUR DE L'ORDRE DU CRUZERO DE BRÉSIL, CHEVALIER DE L'ORDRE RUSSE DE SAINT-WOLODIMIR, GRAND'CROIX DE L'ORDRE GREC DU SAUVEUR, MEMBRE DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES ET DU BUREAU DES LONGITUDES, AMBASSADEUR EN TURQUIE,

Né à Dijon le 21 avril 1781.

Le jeune Roussin n'avait pas encore atteint sa treizième année, lorsqu'au mois de décembre 1793 il s'embarqua, comme mousse, sur la batterie flottante *la République*, chargée de la défense de la rade de Dunkerque. Son entrée au service procura la liberté à son père, avocat au parlement de Bourgogne, qui, dans ces temps de persécution, était accusé d'aristocratie. C'était débuter sous d'heureux auspices. Quelques mois après Roussin fut fait novice, et il passa sur la canonnière *la Chiffonne*, employée à l'escorte des convois sur les côtes de Flandre.

Au mois d'août 1794, il fut embarqué, comme matelot-timonnier, sur *le Tartu*, et, pendant les vingt-huit mois qu'il passa sur cette frégate, il fit une campagne en Nor-

wége, une à Saint-Domingue, et diverses croisières dans les mers d'Europe.

Le Tartu faisait partie de l'escadre légère de l'armée navale aux ordres de l'amiral Morard de Galles. Lorsque l'armée appareilla pour l'expédition d'Irlande (décembre 1796), cette frégate fut forcée de mettre à la voile sans attendre sa yole, en ce moment à terre pour le service. Roussin, qui était patron de cette embarcation, fit, pendant près de vingt heures, les tentatives les plus périlleuses pour joindre son bâtiment; mais, obligé d'y renoncer, il se réfugia à bord du *Trajan*, qui le recueillit dans l'Iroise, et avec lequel il fit la campagne.

A son retour à Brest, ce vaisseau ayant été désarmé, Roussin fut embarqué sur le lougre *la Fouine*, chargé de la protection des convois sur les côtes de Bretagne. Ce bâtiment, armé de six canons de quatre, soutint, le 4 juin 1797, sur la côte de Plouméjou, un combat de près d'une heure contre un lougre-corsaire de Guernesey portant seize canons de six.

Roussin venait d'accomplir sa dix-huitième année; pendant ses campagnes il avait senti la nécessité d'acquérir les connaissances théoriques du métier dont il possédait déjà la pratique. Il obtint un congé, et rentra dans sa famille, dont il était éloigné depuis près de six ans. Il se livra alors, avec la plus grande ardeur, aux études indispensables pour se présenter aux examens, se rendit ensuite à Dunkerque, y suivit un cours de mathématiques, et, au mois de juin 1801, il fut reçu aspirant de première classe au concours public. Là durent se borner pour lui les leçons que donnent les maîtres. La mort de son père, survenue à cette époque, le laissant le seul soutien de sa famille, sans fortune, il rentra au service pour *ne plus* le quitter.

Embarqué comme second, au mois d'août 1801, sur le bateau canonnier *le Mars*, qui faisait partie de la première division de la flottille de la Manche, aux ordres du contre-amiral La Touche-Tréville, il passa, quelques mois après, au commandement du bateau canonnier *le Mentor*, dans la même division.

Au mois d'avril 1802, Roussin reçut l'ordre de s'embarquer sur la corvette *la Torche*, avec laquelle il fit une campagne à la Martinique. Pendant les neuf mois qu'il passa à bord de ce bâtiment, il remplit les fonctions d'enseigne commandant le quart.

Au retour de *la Torche* à Brest, Roussin passa sur la frégate *la Sémillante*, destinée pour l'Inde; cette frégate, pendant sa longue campagne, engagea ou soutint cinq combats glorieux [1]. Roussin fut nommé successivement enseigne en 1803, et lieutenant de vaisseau provisoire en 1807. Il fut confirmé dans ce grade à dater du 12 juillet 1808.

Lors de l'expédition que fit *la Sémillante* contre l'établissement anglais de Bancoulen, sur la côte de Sumatra, Roussin pénétra, avec un canot armé de vingt-deux hommes, dans la baie de Puloo, et s'empara de sept bâtiments qui s'y trouvaient; deux de vingt-six canons, appartenant à la Compagnie des Indes, furent incendiés. Cette action fut mise à l'ordre de la division. Des nombreuses prises que fit *la Sémillante*, restée seule de la division du contre-amiral Linois, pendant quatre ans, Roussin en commanda deux; il conduisit l'une à Batavia, en contenant, pendant un mois de traversée, un nombreux équipage d'Arabes mutinés, et l'autre à Torgados.

La Sémillante, ayant été reconnue hors de service, fut

(1) Voir la notice de l'amiral Linois.

désarmée à l'Ile-de-France au mois de mai 1808; le lieutenant de vaisseau Roussin passa alors comme second sur *l'Iéna*, de quatorze caronnades de dix-huit, chargé d'établir une croisière dans le golfe Persique et celui du Bengale. Cette corvette tenait la mer depuis plusieurs mois et elle avait déjà capturé plusieurs bâtiments anglais, lorsque, le 28 octobre 1808, elle fut rencontrée par la frégate anglaise *la Modeste*, de quarante-quatre canons de seize et de trente-deux. *L'Iéna* soutint contre cette frégate un combat de nuit de deux heures et demie, à portée de fusil, et n'amena qu'après avoir été entièrement désemparée et coulant bas d'eau. La belle conduite de l'état-major et de l'équipage de ce bâtiment fut citée honorablement dans les journaux de Calcutta; le capitaine Morice et son second reçurent dans cette capitale l'accueil le plus flatteur, et furent logés au palais du gouvernement.

Revenu à l'Ile-de-France, par suite de son échange, Roussin fut embarqué, le 11 janvier 1810, sur *la Minerve*, en qualité de second capitaine. Il participa sur cette frégate au combat qu'elle livra, le 3 juillet de la même année, aux vaisseaux de la Compagnie *le Ceylan*, *le Windham* et *l'Astell*. Ce combat durait depuis trois heures et demie, lorsqu'à l'apparition de la frégate *la Bellone* et à ses premières volées, ces bâtiments amenèrent leur pavillon.

La Minerve prit egalement une part active aux combats qui eurent lieu les 20, 22 et 23 août 1810, au grand port de l'Ile-de-France, contre les frégates anglaises *le Syrius*, *la Magicienne*, *la Néréide* et *l'Iphigénie*, secondées par les forts de l'île de la Passe, alors au pouvoir des Anglais. Le commandant de *la Bellone* ayant été blessé dans le second de ces combats, celui de *la Minerve*

fut appelé à le remplacer ; le lieutenant de vaisseau Roussin prit le commandement de cette frégate, et le conserva jusqu'au moment où il passa à celui de *la Néréide*, l'une des frégates capturées qu'il avait été chargé d'armer pendant l'action [1].

A l'issue des combats du Grand-Port, Roussin avait été nommé capitaine de frégate provisoire, par le gouverneur de l'Ile-de-France, et le ministre de la marine, sur le compte qui lui fut rendu de la bravoure qu'il y avait déployée, le fit confirmer dans ce grade à dater du jour qu'il lui avait été conféré; il fut, en outre, nommé chevalier de la Légion-d'Honneur.

Compris dans l'honorable capitulation de l'Ile-de-France (décembre 1810), le capitaine Roussin s'embarqua sur le parlementaire *Lord-Castelreagh*, et débarqua à Morlaix au mois de mars 1811. Il avait passé près de huit années dans les mers de l'Inde, pendant lesquelles il avait été le compagnon, l'émule et l'ami des Duperré, Bouvet, Hamelin, Motard, Bergeret, Bourayne, Baudin, et autres officiers qui s'illustrèrent dans ces parages, pendant cette période de temps si glorieuse pour la marine française.

Présenté à l'empereur au mois de mai suivant, il en reçut l'accueil le plus flatteur; Napoléon donna publiquement des éloges à ses services dans l'Inde, en témoignant le désir que son zèle et son activité eussent beaucoup d'imitateurs.

Le capitaine Roussin ne tarda pas à ressentir les effets de l'estime et de la confiance que lui avait témoignées le chef du gouvernement; au mois d'octobre 1811, il fut nommé au commandement de la frégate *la Gloire*, en

(1) Voir, pour les détails de ces actions, la notice de l'amiral Duperré.

armement au Havre. A cette époque de la guerre que la France soutenait contre l'Angleterre, plusieurs des frégates construites dans ce port avaient été prises à leur sortie; il en était résulté un découragement extrême parmi la population maritime de ce quartier et de ceux environnants, en sorte que l'administration éprouvait les plus grandes difficultés pour se procurer les marins nécessaires à l'armement de cette frégate. Le moyen qu'employa Roussin pour y parvenir mérite d'être cité, en ce qu'il prouve la bonne opinion qu'il avait du matelot français. Il fit attacher à l'un des mâts de sa frégate un bouclier portant pour devise ces mots écrits en lettres d'or : *La gloire et l'honneur*. Vingt-quatre heures après, trente matelots s'étaient déjà présentés à bord, et en moins d'un mois l'équipage fut au complet.

Ce n'était pas le tout d'avoir armé *la Gloire;* il fallait la mettre à la mer, et c'était le point difficile. La sortie du port du Havre, pour une frégate, ne pouvait être alors tentée que pendant trois jours seulement de chaque nouvelle et pleine lune, et avec des vents du sud-est au nord-est. Dans les autres phases, il ne monte pas assez d'eau pour faire flotter des bâtiments de cette espèce. Il faut ajouter encore, pour compléter l'exposé de la situation du capitaine de *la Gloire*, que les dimensions du port du Havre sont telles qu'une frégate éprouverait de grandes difficultés pour y rentrer à la voile, dans le cas où elle s'y verrait forcée.

A ces obstacles de localité se joignait celui du blocus dans lequel les croisières anglaises tenaient le port du Havre; une frégate de quarante-six et une corvette de ving-huit étaient constamment mouillées sous le cap la Hève, et chaque soir un brick de seize venait jeter l'an-

cre à l'entrée du port, lorsque les vents de terre semblaient pouvoir favoriser la sortie de *la Gloire.*

Plus loin était la croisière de Cherbourg, composée de quatre vaisseaux et quatre frégates ; celle du cap Lézard, à l'entrée de la Manche, et enfin l'armée stationnée devant Ouessant complétait ce blocus, en poussant ses bordées fort au large dans toutes les directions.

Cependant, malgré toutes ces difficultés, le capitaine Roussin sortit du Hâvre dans la soirée du 16 décembre 1812, un mois seulement après avoir reçu l'ordre de prendre la mer. Il avait mis en défaut la vigilance des croiseurs du cap la Hève; ceux du Havre et de Cherbourg avaient aussi été trompés, n'imaginant pas sans doute que le capitaine de *la Gloire* exécuterait sa sortie, la lune étant dans son plein ; mais il ne put doubler le cap Lézard sans rencontrer les bâtiments anglais stationnés sur ce point.

Le 18, à une heure du matin, *la Gloire* se trouvait en calme sous les terres du comté de Cornouailles, à environ deux lieues ; neuf bâtiments anglais manœuvraient pour la joindre. Au jour, c'est-à-dire à huit heures, elle était à demi-portée de canon d'une forte corvette à trois mâts avec laquelle elle engagea le combat, tandis que deux autres bâtiments anglais répondaient à ses signaux et se ralliaient à elle.

Bien que la corvette à laquelle il avait affaire fût moins forte que *la Gloire*, le capitaine Roussin comprit que cet engagement, s'il se prolongeait, ne manquerait pas d'attirer sur ce point tous les bâtiments anglais qui se trouvaient dans ces parages, et qu'il y aurait plus que de la témérité à continuer une lutte, qui, en résultat, ne pouvait que lui être désavantageuse, tant à cause de son infériorité matérielle qu'en raison de la

composition de son équipage[1]. Il se rappela d'ailleurs que, d'après ses instructions, « l'objet spécial de sa mis- « sion était de faire le plus de tort possible au commerce « anglais, et que tous ses efforts devaient être dirigés vers « ce but. » Ces motifs le déterminèrent à s'éloigner des côtes d'Angleterre; et, en conséquence, laissant l'*Albicorne* serrer le vent et se retirer du feu, il fit route à l'ouest pour sortir de la Manche.

Le soir de ce même jour, *la Gloire* tomba au milieu n convoi escorté par trois frégates, qui, l'ayant re- ue; nèrent la chasse. La nuit qui survint et oute la débarrassa de leur poursuite. Alors l ussin établit sa croisière à environ vingt , point le plus fréquenté es bâtiments qui entrent ent. Dans ces parages il te de dix-huit canons (*le* t pas affaiblir l'équipage de sa frégate, il expédia cette prise en cartel d'échange pour l'Angleterre, après lui avoir ôté son artillerie.

Les coups de vent de l'hivernage ne permirent pas à *la Gloire* de croiser longtemps sur ce point. Elle y était depuis quinze jours lorsque le capitaine Roussin crut

(1) Sur les trois cent quarante hommes dont se composait l'équipage de *la Gloire*, deux cent vingt-sept étaient des conscrits de la classe de 1812, qui, n'étant à bord que depuis deux mois, n'avaient reçu d'autre instruction nautique que celle qu'on peut donner dans un bassin. Le reste était composé d'hommes provenant de l'un des équipages de flottille formés au Havre; ils étaient un peu plus amarinés; mais cette portion était trop faible pour ne pas se trouver neutralisée par l'inexpérience totale des autres; aussi les coups de canon qui purent être tirés dans cet engagement le furent-ils par les officiers de la frégate, aidés de quelques chefs de pièces.

devoir chercher une mer moins dure et une température plus douce; cette résolution lui était impérieusement commandée par l'état de délabrement dans lequel se trouvait la santé d'un grand nombre d'hommes de son équipage.

Le Portugal était alors occupé par une armée anglaise. Roussin se porta devant Lisbonne, dans le dessein d'intercepter la correspondance entre cette ville et l'Angleterre. Deux frégates anglaises croisaient dans ces parages. Aussitôt qu'elles eurent reconnu *la Gloire* elles firent porter dessus. En prenant chasse sous toutes voiles, les deux clefs de ses deux mâts de hune rompirent à la fois. C'était une avarie majeure dans cette circonstance; cependant, par l'habileté de ses manœuvres, Roussin parvint à échapper à leur poursuite. Alors il alla croiser entre Madère et les Canaries; il y captura six bâtiments. Il se porta ensuite sur la Barbade, point d'attérage des bâtiments anglais destinés pour les Antilles, mais il n'y fit aucune rencontre.

La Gloire tenait la mer depuis près de deux mois; elle touchait à la fin de ses vivres, et l'état des ses deux bas mâts commandait impérieusement au capitaine Roussin de se rapprocher des côtes de France. Arrivé sur la sonde, le 24 février 1813, avec un coup de vent de sud-ouest, sa vigie lui signala un navire, qu'on reconnut être un brick de quatorze canons. *La Gloire* l'eut bientôt atteint, et lorsqu'elle fut à la portée de la voix, le capitaine Roussin hêla à ce bâtiment d'amener. Son capitaine, profitant de l'état de la mer, qui rendait le tir incertain, fit plusieurs virements de bord vent arrière que la frégate ne pouvait suivre que lentement. Cette manœuvre retarda sa prise pendant quelque temps, mais *la Gloire* étant parvenue à mettre ce brick sous le vent

à elle, lui envoya une demi-volée qui lui fit amener son pavillon. La tempête, qui pendant ce temps avait augmenté, rendait fort dangereux l'amarinage de ce bâtiment; il s'effectua cependant sans la perte d'un seul homme, et en présence d'une frégate anglaise qui était en ce moment à la cape, à environ trois lieues sous le vent.

La remorque donnée à cette prise ayant cassé plusieurs fois, et la nuit s'approchant, le capitaine Roussin l'exia pour Brest; puis, pour captiver l'attention de la gate ennemie, il laissa arriver sur elle à dix heures ir, et, par une nuit très obscure, les deux frégates ent si près l'une de l'autre qu'elles faillirent ement qui, en raison de la grosse mer, une perte commune. Lorsqu'elles ı coup de vent qui éclata ınier, seule voile qu'elle eux bâtiments toute pos- m de l'autre. On sut depuis que la frégate anglaise était *l'Andromaque*, de quarante-six canons. Après une croisière qui avait duré soixante-treize jours, le capitaine Roussin rentra à Brest le 28 février 1813; sa prise y arriva le lendemain. *La Gloire* ramenait avec elle trois cent quatre-vingt-seize prisonniers, et le tort qu'elle avait fait aux Anglais fut évalué à environ cinq millions de francs.

Le capitaine Roussin reçut à son retour les éloges dus à l'activité et aux talents qu'il avait déployés pendant le cours de cette campagne. Il fut proposé pour le grade de capitaine de vaisseau dans une promotion qui se préparait, mais que les événements politiques qui eurent lieu à cette époque fit ajourner.

Au mois de septembre 1813, attachée à l'escadre de Brest, cette frégate fut désignée pour aller attaquer de

nuit une frégate ennemie mouillée dans l'Iroise; quatre heures lui suffirent pour s'y préparer, et la mission ne manqua que parce que le bâtiment ennemi disparut avant l'heure fixée pour l'attaquer.

Au mois de mars 1814, le capitaine Roussin fut envoyé à Plymouth pour y échanger les prisonniers de guerre. On adjoignit à *la Gloire* la frégate *la Prégel* et la corvette *l'Aigrette*, qui firent trois voyages successifs. Cette division alla ensuite chercher à Anvers les équipages de la flotte qui y avait été laissée. Le capitaine Roussin fut ensuite chargé de conduire à Riga trois cent soixante blessés de la garde impériale russe. C'est dans le cours de cette campagne qu'il fut nommé capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis. L'empereur de Russie lui adressa la décoration de l'ordre de Saint-Wolodimir. Au retour de *la Gloire* à Brest, le 15 novembre 1814, elle fut désarmée; Roussin la commandait depuis plus de trois ans.

Les Cent-Jours furent un temps d'épreuve pour les hommes à qui les séductions de l'empire étaient encore présentes. Le capitaine Roussin se trouvait alors à Brest, où résidait sa famille. Quoique nommé chevalier de Saint-Louis, au mois de septembre 1814, il n'avait pas encore été reçu. Présumant que les membres de cet ordre seraient appelés à la défense du trône sur le territoire, ainsi que leur serment les y obligeait, il résolut de remplir cette formalité. Sans s'arrêter aux nombreuses chances contraires qui menaçaient une cause déjà visiblement perdue, et n'écoutant que ses nouveaux engagements, il pria le préfet maritime de le recevoir, ce qui eut lieu le 14 mars 1815.

Cependant les événements se précipitaient; la famille royale avait quitté la France, et les puissances étran-

gères se disposaient à l'envahir. Une expédition se préparait à Plymouth, et l'on savait qu'elle devait être dirigée contre le port de Brest. Dans cette circonstance les officiers de la marine, qui se trouvaient à terre, crurent devoir se former en *fédération*, ainsi que l'avaient déjà fait la garnison et la garde nationale, et ils se présentèrent au nombre de près de deux cents, au capitaine Roussin, en le priant de se mettre à leur tête, et de les

iger dans les exercices auxquels ils désiraient se li-

ur prendre part à la défense commune. Cette

donnait la mesure de l'estime dont il jouis-

n corps, et quoiqu'il entrevît les difficultés

l it s'imposer, il l'accepta. Ce ne fut,

un lu préfet maritime qui le

officiers de vaisseau non

de ce poste.

les ces aussi difficiles, de la direction d'un corps d'officiers composé en grande partie de jeunes gens, on concevra quelle prudence et quelle modération le capitaine Roussin dut employer pour calmer l'effervescence des uns et répondre à la confiance de tous. Il y parvint cependant par sa fermeté et par ses conseils, et ces mots de *fédération* et de *fédérés*, dont on abusa plus d'une fois en pareille circonstance et dont plus tard on fit un prétexte de proscription, ne furent pour le corps de la marine à Brest que des appels à l'ordre régulier et aux devoirs dictés par l'autorité supérieure; chacun resta dans la ligne des siens, et l'on n'eut à reprocher aucun acte répréhensible aux officiers placés sous le commandement du capitaine Roussin.

Un tel résultat aurait dû, peut-être, garantir celui qui l'avait obtenu des persécutions exercées bientôt après

contre le corps de la marine, et effectivement le ministre (le marquis de Jaucourt) donna des éloges à la conduite qu'il avait tenue pendant les *Cent-Jours;* mais quelques mois après il se vit compris par son successeur (le vicomte Dubouchage) dans le nombre des officiers qui furent supprimés sans grades et sans pensions de retraite.

Le capitaine Roussin eût accepté un ostracisme qui frappait tant de bons et braves officiers victimes comme lui d'obscures et infâmes calomnies; mais s'il trouvait de la dignité à supporter une disgrâce injuste, il n'en voyait pas moins à ne pas souffrir patiemment que quelques envieux sans mission s'arrogeassent le droit de briser une carrière jusque-là irréprochable. Cette considération le décida. Les conseils de sa famille ne devaient d'ailleurs pas être sans pouvoir sur lui dans une circonstance d'où dépendait son avenir; il y céda, se rendit à Paris, et, dans l'audience qu'il obtint du ministre, il n'eut point de peine à détruire les imputations mensongères dont il avait été l'objet. Le ministre avoua qu'il ayait été trompé, et, tenant à honneur de réparer ce qu'il appela une injustice, il le fit rétablir dans son grade sur les listes de la marine.

Au mois de décembre 1816, le capitaine Roussin fut chargé de l'exploration hydrographique des côtes occidentales d'Afrique. Il s'agissait de rectifier la position de ces côtes, et surtout celle du banc d'Arguin, sur lequel la frégate *la Méduse* avait fait un effroyable naufrage au mois de juillet précédent. On mit à cet effet deux bâtiments à ses ordres, et, pendant les seize mois que dura cette mission, il explora, dans deux campagnes, environ quatre cent vingt lieues de côtes; ce qui produisit la rédaction complète des cartes de cette partie, accom-

pagnées d'instructions pour la fréquenter avec sécurité. La décoration d'officier de la Légion-d'Honneur, que le roi lui accorda en 1818, fut la récompense de ce travail.

Au commencement de l'année 1819, il reçut la mission d'explorer les côtes du Brésil. Cette nouvelle campagne, qui dura dix-neuf mois, eut pour résultat la rédaction d'un recueil complet de cartes hydrographiques de ce pays, qu'aucune nation maritime ne possédait. Au nombre des documents importants que produisit cette loration, on remarque la description du groupe des l reconnut dans tous leurs détails, ainsi ue *Manoël-Luiz,* écueil très dangereux qu'il nt il détermina la position exacte. Les do- cet a pagne embrassent neuf s de l'Amérique, et for- ge dont il fit l'hommage Louis XVIII lui donna, de son propre mouvement, le titre de baron, et l'empereur don Pédro lui décerna la décoration d'officier-commandeur de son ordre du Cruzero.

Au mois de septembre 1821, le capitaine de vaisseau Roussin fut nommé au commandement de la frégate *l'Amazone,* et chargé du commandement de la station navale sur les côtes de l'Amérique méridionale. Pendant les vingt-six mois que dura cette campagne, il employa les forces sous ses ordres à protéger le commerce français sur les côtes du Brésil, de Rio de la Plata, du Chili et du Pérou, et fit respecter le pavillon de France partout où il le porta.

Avant son apparition dans ces mers, les officiers commandant les bâtiments de l'Etat étaient dans l'usage de recevoir à leur bord les capitaux que leur confiait le commerce français et étranger, pour les transporter d'un

lieu à un autre, sans que ces opérations fussent assujetties à aucune forme de comptabilité administrative. Il était résulté de là que quelques-uns de ces officiers avaient été accusés de faire sur ces opérations des bénéfices illicites. Pour faire cesser des soupçons aussi injurieux pour le corps de la marine, le commandant Roussin ordonna que les officiers qui se trouveraient dans le cas de recevoir ainsi des capitaux du commerce, seraient tenus de rendre un compte administratif du résultat de ces opérations. Cette mesure, dont le premier il prit l'initiative, et qui pouvait seule concilier la protection due aux intérêts commerciaux avec la réputation d'intégrité dont les officiers de la marine doivent jouir, reçut l'approbation du gouvernement. Pendant le cours de cette campagne, le commandant Roussin fut promu au grade de contre-amiral (août 1822).

A son retour à Brest, au mois de décembre 1823, il fut appelé à Paris, où il fit partie de la commission consultative établie auprès du ministre de la marine. Au mois de juin de l'année suivante, il alla prendre à Brest le commandement d'une division de l'escadre d'évolution aux ordres du vice-amiral Duperré, laquelle, après avoir manœuvré dans l'Océan et la Méditerranée pendant trois mois, opéra son retour à Toulon.

Lors de la formation du conseil d'amirauté (1824), le contre-amiral Roussin fut appelé à en faire partie. Au mois de mai 1825, une ordonnance royale le nomma commandeur de la Légion-d'Honneur. Pendant les quatre années qu'il siégea au conseil d'amirauté, il prit une part active à l'adoption des diverses institutions que réclamait depuis si longtemps la marine. Dans ce nombre sont le rétablissement des préfectures maritimes, l'organisation des équipages de ligne, la création des volon-

taires de la marine, et l'établissement du vaisseau école de Brest, destiné à récevoir les élèves. Il présida la commission chargée de réviser et de fixer les tarifs qui servent de base aux budgets de la marine, et enfin il participa à la rédaction de l'ordonnance du 31 octobre 1827, *sur le service à la mer.*

Dans le courant de l'année 1825, l'empereur du Brésil avait déclaré en état de blocus une grande partie des côtes orientales de l'Amérique du Sud. Le droit maritime ne reconnaît, en principe, que le blocus réel, et non cette fiction diplomatique qui tente de rompre, par une note ou un protocole, les relations commerciales d'un pays. Plusieurs armateurs français ne tinrent pas compte de cette signification, que repoussaient d'ailleurs les précédents de notre législation extérieure; les expéditions se continuèrent donc dans ceux de nos ports qui étaient en relation avec les pays déclarés en état de blocus; mais l'escadre brésilienne, en station devant Buénos-Ayres, captura successivement sept bâtiments du commerce français qui tentèrent d'y entrer. Sur les plaintes des propriétaires de ces navires, l'ambassadeur de France à Rio-Janeiro reçut l'ordre de réclamer des indemnités pour les pertes causées au commerce français par la prise de ses bâtiments. Ces demandes ayant été repoussées, le gouvernement crut devoir appuyer par la force les notes diplomatiques de son représentant, et, à cet effet, il ordonna l'armement à Brest d'une escadre de neuf bâtiments de guerre. Elle fut composée ainsi : le vaisseau *le Jean-Bart*, de soixante-quatorze; *la Terpsichore*, frégate de soixante; *la Nymphe*, *l'Aréthuse* et *la Magicienne*, de quarante-quatre; les corvettes *l'Isis* et *la Railleuse*, et les avisos *le Cygne* et *l'Iris.* Le contre-amiral Roussin, qu'une longue croi-

sière dans les mers pour lesquelles cette escadre était destinée recommandait au choix du roi, fut désigné pour en prendre le commandement.

Le ministre de la marine terminait ainsi la lettre par laquelle il lui annonçait sa nomination : « Sa Majesté m'a « expressément chargé de vous dire que, pour priver « le conseil d'amirauté de vos lumières et de votre expé- « rience, qui lui ont été si utiles jusqu'à présent, il fal- « lait qu'elle eût la conviction intime qu'il n'était pas « possible de faire un meilleur choix pour remplir la « mission qu'elle vous confie. »

L'amiral Roussin, qui avait arboré son pavillon sur *le Jean-Bart*, appareilla de la rade de Brest le 10 mai 1828, et arriva devant Rio-Janeiro le 5 juillet suivant.

La Railleuse, qu'il avait expédiée quelques jours avant son départ pour prendre des informations sur la situation des esprits à Rio, le rejoignit la veille du jour de son entrée. Le capitaine lui remit des lettres du contre-amiral commandant la station navale, et de plusieurs négocians français établis en cette ville, dans lesquelles on l'informait que les bâtiments français capturés par l'escadre brésilienne avaient été déclarés de bonne prise, et qu'il n'y avait aucun espoir d'en faire opérer la restitution par la voie diplomatique. Le commandant de la station était d'avis de ne point faire entrer l'escadre à Rio, et de n'employer aucuns moyens hostiles, dans un moment où l'exaspération des esprits était à son comble contre les Français. Les négociants étaient divisés d'opinions; les uns voulaient qu'elle entrât en rade immédiatement, les autres qu'on entamât des négociations dont elle attendrait l'issue en dehors. Le contre-amiral Roussain pensa que ce dernier parti serait le plus désavantageux; il aurait le caractère d'une hostilité réelle et don-

nerait lieu de croire que la France, regardant le refus de restitution de ses bâtiments comme sans appel, renonçait à employer les voies de conciliation. Il aurait surtout l'inconvénient de blesser l'empereur en débutant avec lui par des menaces, en renonçant ainsi à l'espoir qu'on pouvait fonder sur l'élévation de son caractère, et peut-être aussi à l'idée de la bienveillance qu'il portait au chef de l'expédition.

Enfin, s'il était vrai que l'escadre, en entrant en rade, pût compromettre l'indépendance de ses manœuvres, et qu'on exerçât des hostilités contre elle, ne pouvait-elle pas espérer de sortir sur la foi des traités avant d'en venir à une rupture ouverte, et, dans le cas où ce moyen lui échapperait, prendre sur la rade même une position qui la mettrait en mesure de priver la ville de ses approvisionnements extérieurs, et même de la foudroyer avec son artillerie. Ces considérations ayant prévalu sur l'esprit du contre-amiral Roussin, il entra dans la rade de Rio-Janeiro, mais en ligne de bataille, et en branle-bas de combat. Il salua le pavillon brésilien, selon l'usage, et plaça ses bâtiments devant la ville à environ trois cents toises des quais.

La présence de l'escadre eut tout l'effet qu'on devait en attendre. Tant que la justice et le droit ne s'étaient étayés que sur des réclamations, on avait opposé aux notes diplomatiques les arrêts des tribunaux; mais quand on vit la force venir les appuyer, cet *ultimatum* prouva que les réclamations ne pouvaient plus être vaines. En effet, à peine vingt-quatre heures s'étaient-elles écoulées que les clameurs qui avaient précédé l'arrivée de l'escadre, s'étaient apaisées, et, dans les chambres même, où l'irritation avait été la plus vive, à peine se trouva-t-il deux orateurs pour sommer le gou-

vernement de donner des explications sur l'entrée d'un si grand nombre de bâtiments de guerre, et protester contre cette violation du territoire brésilien. Mais ces plaintes trouvèrent peu d'appui, et la question fut dévolue à ceux qui devaient la traiter. Toutefois elle était devenue bien épineuse pour le gouvernement brésilien.

Non-seulement il avait laissé condamner dans tous les degrés de juridiction les prises faites sur le commerce français, mais encore il avait tout récemment ratifié ces condamnations, par un décret impérial qui prononçait définitivement. L'amour-propre national pouvait lui demander compte de toute transaction qui aurait méconnu l'autorité de la chose jugée; et, d'une autre part, l'état des finances ne permettait guère de grever le trésor de la dette considérable que devait constituer la reconnaissance de l'illégalité des prises. Dans cet état des choses, l'impossibilité d'une solution diplomatique paraissait tellement démontrée, que le ministre français était au moment de demander ses passeports lorsque l'escadre parut.

Voici les points que la France prétendait faire reconnaître par le gouvernement brésilien d'après le droit public français :

« 1° Qu'en matière de blocus les navires neutres ne « doivent pas se regarder comme suffisamment avertis « par la signification diplomatique faite à leur gouver- « nement, pour qu'ils doivent s'abstenir de se diriger « sur le port bloqué; et qu'ainsi ils ont le droit de venir « s'assurer eux-mêmes de la réalité de ce blocus, et s'il « y a empêchement matériel à entrer dans ce port.

« 2° L'escadre brésilienne devant la Plata ayant mé- « connu ce principe, en saisissant nos bâtiments à leur « première apparition, la France exigeait leur restitu-

« tion, ainsi qu'un dédommagement des pertes causées « aux capturés par le fait de leur arrestation. »

C'est sur ces bases que le contre-amiral Roussin avait ordre d'ouvrir de nouvelles négociations. A la vérité les instructions dont il était porteur, ainsi que celles adressées au ministre de France à Rio, autorisaient quelques concessions, et le gouvernement français consentait à céder sur quelques-unes de ses prétentions, s'il était reconnu qu'il fût impossible de les faire admettre sans en venir à une rupture, que l'intérêt de son commerce voulait qu'on évitât.

Cependant, bien que ses instructions parussent apporter quelques modifications à la doctrine protectrice des intérêts des Etats neutres, le contre-amiral Roussin pensa qu'elles ne pouvaient être admises que lorsqu'il aurait fait tous ses efforts pour soutenir le principe, et qu'en raison de l'impression produite par la présence de son escadre, le moment de transiger n'était pas encore arrivé.

Il se décida donc à adopter les bases précédemment posées; toutefois ce ne fut pas avec le ministère brésilien qu'il voulut traiter, mais avec l'empereur lui-même, et, à cet effet, il lui écrivit pour lui demander une audience qui fut accordée immédiatement.

Elle eut lieu, le 12 juillet, au palais de Saint-Christophe.

L'accueil de don Pédro fut des plus bienveillants; il fit à l'amiral l'éloge de son ouvrage (*le Pilote du Brésil*) dont il avait eu l'occasion, lui dit-il, de vérifier lui-même l'exactitude dans plusieurs voyages sur les côtes; il l'en remercia et ajouta « qu'il était bien aise de pou- « voir de nouveau l'assurer de sa bienveillance et de sa « satisfaction. »

Après avoir exprimé ses remercîments à l'empereur, le contre-amiral Roussin lui demanda la permission de lui exposer l'objet de sa mission.

« Le motif, Sire, de l'expédition qui m'est confiée est « la mésintelligence survenue entre la France et le gou- « vernement de Votre Majesté, mésintelligence malheu- « reuse entre deux pays évidemment intéressés à se « favoriser l'un l'autre : le Brésil, unique monarchie « d'Amérique, pour obtenir l'amitié de la première mo- « narchie d'Europe, et la France, pour trouver au Brésil « un débouché de sa population, ainsi que des produits « de son sol et de son industrie.

« Cette mésintelligence, ajouta-t-il, n'a point été pro- « voquée par la France ; elle afflige le roi dont les inten- « tions, exprimées en même temps que ses ordres, sont « toutes bienveillantes pour le Brésil et son souverain, « dont il estime le caractère et apprécie la position. « Mais en même temps elles ne peuvent être dou- « teuses relativement aux réclamations de la France ; des « sujets français ont été lésés dans leurs intérêts, le « Brésil doit les dédommager, et la France doit le pré- « tendre.

« L'empereur verra que, décidé à l'obtenir, le roi em- « ploie d'abord tous les moyens possibles de conciliа- « tion. C'est dans cette vue qu'il a chargé de ses ordres « un officier connu de Votre Majesté, honoré de ses « bontés, et qui est autorisé à lui exprimer la profonde « douleur qu'il éprouverait si sa mission devait se ter- « miner par une rupture aussi fâcheuse pour le Brésil « qu'elle serait affligeante pour le cœur du roi. »

L'empereur avait écouté ces paroles en silence sans laisser voir l'impression qu'elles avaient pu faire sur son esprit ; mais l'accent avec lequel le contre-amiral Roussin

les avait prononcées ne lui laissait guère douter qu'elles ne fussent favorablement accueillies. En effet, après un moment de repos : « Oui, monsieur Roussin, dit l'em-« pereur, il est vrai : de fâcheux différends se sont élevés « entre la France et nous, et ils ont duré trop long-« temps; mais je veux les terminer, j'en sens l'apropos. « Cela ne peut plus se faire que par un traité, une con-« vention; nous ferons donc un traité qui terminera « tous ces débats. Je sais que le roi de France me veut « du bien; il l'a dit récemment à mon envoyé à Paris, « et je connais le prix de ces sentiments. »

Cette réponse, faite avec l'accent de la sincérité, donna au contre-amiral Roussin l'assurance du succès de sa mission. Dès le soir même le ministre brésilien reçut les ordres de l'empereur, et en moins de huit jours un traité [1] fut conclu, qui, en faisant droit aux demandes de la France, rétablissait les relations amicales qui existaient naguère entre les deux pays.

La bienveillance personnelle que l'empereur avait témoignée à l'amiral Roussin reçut une éclatante confirmation, peu de temps après la conclusion du traité; don Pédro accepta un dîner à bord du *Jean-Bart*. Le 9 septembre Sa Majesté s'y rendit avec une partie de sa cour; elle y passa plusieurs heures, et témoigna, en se retirant, toute sa satisfaction de la manière dont elle avait été reçue.

Le contre-amiral Roussin rendit compte au ministre de l'heureuse issue de sa mission, et le roi, voulant lui

(1) Ce traité, en consacrant sur le blocus un principe conservateur toujours maintenu par la France, assurait aux négociants français la restitution de leurs bâtiments capturés et une indemnité proportionnée à leurs pertes.

donner un témoignage de l'approbation de sa conduite en cette circonstance, le nomma, de son propre mouvement, gentilhomme honoraire de sa chambre[1].

Après la conclusion du traité, la station du Brésil n'offrant plus qu'un intérêt secondaire, le gouvernement jugea convenable d'en réduire la force; le contre-amiral Roussin fut rappelé en France, et il opéra son retour à

(1) Voici la lettre que lui écrivit à ce sujet le ministre de la marine, le 26 novembre 1828 :

« Monsieur le contre-amiral, je me suis empressé de mettre sous les « yeux du roi votre correspondance, qui contient tant de preuves de « l'heureuse influence que vous avez exercée sur la marche des négocia- « tions de la France avec le gouvernement brésilien; Sa Majesté s'est « montrée complétement satisfaite, et elle a bien voulu me charger de « vous le dire.

« Le roi a surtout remarqué la manière hardie dont vous avez débuté « sur la rade de Rio-Janeiro, en venant mouiller devant cette ville, prêt « à vous conduire en ami ou en ennemi, suivant les circonstances. Vous « avez eu aussitôt après une heureuse inspiration, en brusquant votre « première entrevue avec l'empereur don Pèdre, et il n'est pas douteux « que cette démarche n'ait aplani tous les obstacles. Les marques flat- « teuses d'estime et de considération que ce prince s'est empressé de vous « donner publiquement prouvent combien cette conjecture est fondée.

« Ainsi, monsieur le contre-amiral, vous avez amené, par votre atti- « tude, la solution d'une difficulté qui intéressait essentiellement notre « commerce, et vous avez fait consacrer, pour l'avenir, un principe im- « portant de droit maritime, qu'à l'exemple de l'Angleterre le Brésil « n'avait pas voulu reconnaître jusque-là. Il n'a point échappé au roi, « qu'étant à la tête de forces suffisantes pour détruire, s'il l'eût fallu, « celles que la marine brésilienne aurait pu vous opposer, vous avez su « résister au désir, si naturel chez les Français, de triompher les armes à « la main, et que vous avez préféré parvenir au même résultat d'une « manière également honorable pour le pavillon de Sa Majesté, sans sa- « crifier aucun des bâtiments ni des marins qu'elle avait mis à votre dis- « position, et sans rompre les liens d'amitié qu'il importe à la France de « conserver avec la seule monarchie qui existe en Amérique. »

Brest, sur le vaisseau *le Duquesne*, le 11 septembre 1829. Par une ordonnance royale du 13 du même mois, il fut rappelé au conseil d'amirauté, et, le 4 novembre suivant, il reçut la décoration de commandeur de Saint-Louis.

Au mois de janvier 1830, l'Académie des Sciences l'admit dans son sein, à la majorité de quarante-neuf voix sur cinquante-trois votants, comme membre de la section de géographie et de navigation, et le roi confirma sa nomination par une ordonnance du 13 février suivant.

Lorsqu'au commencement de l'année 1830 on agita la question d'une expédition contre Alger, le contre-amiral Roussin fut appelé plusieurs fois au conseil des ministres pour donner son avis sur cette opération. Il exprima son opinion avec la franchise qui est dans son caractère. Selon lui, l'expédition projetée était inopportune, sous le double rapport du peu de temps qu'on avait pour la préparer, et de l'époque à laquelle on serait forcé d'agir. La côte d'Alger, dont le gisement est est et ouest, se trouve directement opposée aux vents du Nord qui règnent le plus fréquemment dans ces parages; il était donc indispensable d'y arriver entre la fin d'avril et le commencement de juin, seule période pendant laquelle on pouvait espérer de rencontrer des circonstances de temps favorables, et il n'était pas présumable qu'étant alors au milieu de février on pût réunir à Toulon, pour cette époque, le nombre de bâtiments de guerre et de transport nécessaires à l'embarquement de trente-cinq mille hommes, de quatre mille chevaux, et de l'immense matériel qui devait les accompagner. Il concluait donc, et son avis était partagé par deux autres officiers généraux de la marine, consultés comme lui,

qu'une expédition aussi précipitée présentait plus de chances défavorables que de probabilités de succès. Cependant, lorsqu'elle fut résolue, le contre-amiral Roussin fit connaître qu'il était prêt à en faire partie, heureux de s'associer encore une fois aux travaux et à la gloire de l'amiral Duperré, qu'il avait suivi et secondé déjà dans plusieurs circonstances importantes de sa carrière militaire. Toutefois ses désirs à cet égard ne se réalisèrent point. On sait quel résultat heureux eut l'expédition d'Alger; mais son succès même ne peut détruire les objections élevées contre elle, et les contrariétés nombreuses qu'éprouva la flotte avant de pouvoir prendre position à la côte prouvent combien ces objections étaient fondées[1].

Les événements de juillet 1830 changèrent la situation de la France. Le 2 août, le contre-amiral Roussin fut mandé au Palais-Royal; là, de hautes fonctions lui furent offertes. Il se montra sensible à cette marque honorable de la confiance du lieutenant général du royaume, mais il représenta que, nommé récemment gentilhomme honoraire de la chambre du roi, il ne pourrait cesser de le servir que dans le cas où il serait délié de ses serments. Cette condition se trouvant remplie dès le lendemain par l'abdication de Charles X, le contre-amiral Roussin prêta serment de fidélité au roi des Français, Louis-Philippe.

Le 1er septembre suivant il fut appelé au conseil d'amirauté, qui venait de recevoir une nouvelle orga-

(1) Dans l'espace de vingt jours qui s'écoula entre le départ de l'armée et son arrivée, il n'y eut qu'un seul jour favorable au débarquement : ce fut celui où on l'effectua; le surlendemain 16, le coup de vent qui éclata l'aurait rendu impossible.

nisation, et il fut en même temps nommé directeur du personnel de la marine.

Une ordonnance royale du 12 novembre 1830 l'appela aux fonctions de préfet maritime à Brest. A son arrivée en ce port, il eut à faire mettre à exécution l'ordonnance du 8 décembre, qui organisait les ouvriers de la marine en bataillon. La malveillance avait présenté cette nouvelle organisation comme injurieuse pour les ouvriers, en ce qu'elle les retirait du service de la garde nationale de la ville dont ils faisaient alors partie; mais le contre-amiral Roussin parvint à les détromper; les oppositions cessèrent, l'autorité administrative prévalut, et les désordres qui avaient précédé l'arrivée du préfet maritime à Brest firent place à la plus parfaite tranquillité.

Ce fut pendant l'exercice de ces fonctions qu'éclatèrent à Brest les fléaux du typhus et du choléra qui sévirent si cruellement. Les habitants de cette ville, et surtout les pauvres, se souviennent encore du dévouement et de la générosité dont le contre-amiral Roussin donna les preuves en cette circonstance, et qui lui concilièrent l'attachement et la reconnaissance de toutes les classes de la société. Par une ordonnance du 26 avril 1831 il fut nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur.

Depuis quelque temps l'usurpateur du trône du Portugal donnait de justes sujets de plaintes à la France; le gouvernement résolut d'envoyer une escadre à Lisbonne pour demander des réparations. Cette mission, à la fois diplomatique et militaire, exigeait de la part de celui à qui elle devait être confiée une grande modération unie à une extrême fermeté; le choix du roi tomba sur le contre-amiral Roussin, qui déjà, dans son expédition au Brésil, avait donné des preuves qu'il réunissait

ces deux qualités. Le 8 juin 1831 il arbora son pavillon sur *le Suffren*, et le 16, malgré la persistance des vents contraires, il appareilla et sortit du goulet en louvoyant. C'était la première fois qu'un vaisseau de cent canons sortait de la rade de Brest avec des vents de bout.

Il eut encore à lutter contre eux pendant quelques jours, et ce ne fut que le 25 qu'il arriva en vue du cap la Roque, où il trouva une division de cinq bâtiments qui croisait devant le Tage, et qui devait se ranger sous son commandement. Le commandant de cette division lui apprit que le gouvernement portugais, persistant dans ses refus de satisfaction envers la France, faisait de grands préparatifs de défense. Les instructions de l'amiral Roussin lui enjoignaient de croiser devant le cap Sainte-Marie, pour y attendre une division de cinq vaisseaux et trois frégates qui devait l'y joindre; mais les renseignements qu'il venait de recevoir le déterminèrent à rester devant le Tage, tant pour y prendre connaissance des localités sur lesquelles il aurait à agir que pour contenir l'escadre portugaise, si elle tentait de sortir. Il expédia, en conséquence, le brick *l'Endymion* au cap Sainte-Marie, pour y porter l'avis de son arrivée devant le Tage, et l'ordre au contre-amiral Hugon de l'y rallier.

Pendant ce temps l'amiral resserra davantage le blocus. Une brume très épaisse et des vents violents rendirent cette opération très pénible. Le 1er juillet on eut connaissance d'un bâtiment à trois mâts qui faisait route pour le Tage. Un brick de l'escadre reçut l'ordre de le chasser. Ce bâtiment se réfugia sous la protection d'un des forts de Cascaes[1], et le brick français conti-

(1) Cascaes est un bourg du Portugal, sur l'Océan Atlantique, au N.-O. de l'embouchure du Tage et à six lieues O.-N.-O. de Lisbonne; son petit port est défendu par deux forts.

nuant sa chasse, ce fort lui tira plusieurs coups de canon. Cette circonstance détermina les rapports qui existaient entre la France et le Portugal; l'initiative de l'attaque prise par le fort de Cascaes prouvait qu'ils devaient être hostiles, et pour dissiper à son tour tous les doutes sur la nature de ses opérations futures le contre-amiral Roussin riposta. *Le Suffren* et *la Melpomène* s'avancèrent et envoyèrent plusieurs volées au fort, qui y répondit. Au bout de trois quarts d'heure d'engagement le bâtiment portugais amena son pavillon et fut amariné.

Le 6 juillet, la division aux ordres du contre-amiral Hugon opéra sa jonction. L'escadre alors se trouva composée des vaisseaux *le Suffren*, portant le pavillon de l'amiral Roussin, *le Trident*, celui du contre-amiral Hugon, *le Marengo*, *l'Algésiras*, *l'Alger*, *la Ville-de-Marseille*, des frégates *la Melpomène*, *la Pallas*, *la Didon*, des corvettes *l'Eglée* et *la Perle*, et des bricks *le Dragon* et *l'Endymion*. L'amiral alla mouiller dans la baie de Cascaes avec deux vaisseaux et une frégate, laissant le reste de l'escadre en croisière au cap la Roque, sous le commandement d'un capitaine de vaisseau.

Le séjour à ce mouillage fut employé par l'amiral à disposer ses plans d'attaque, et à rédiger les instructions qui devaient guider ses capitaines dans la série d'opérations qu'ils allaient avoir à exécuter. Toutes ses dispositions étant faites, il rappela le reste de l'escadre au mouillage, et l'y tint pendant quarante-huit heures afin que de Lisbonne, qu'on relevait à trois lieues dans l'est-nord-est, on pût juger de sa force.

Les vents contraires mettant obstacle à son appareillage, l'amiral profita de ce retard pour envoyer un bâtiment parlementaire porteur de dépêches pour le mi-

nistre des affaires étrangères de Portugal. Par cette démarche, l'amiral donnait une preuve de sa modération, en même temps qu'elle allait déterminer définitivement la nature des relations entre la France et le Portugal, en obligeant ce dernier à décider lui-même la paix ou la guerre. Le capitaine était aussi porteur de lettres pour les consuls étrangers, dans lesquelles l'amiral les instruisait de la nature de sa mission, afin qu'ils en fissent part à leurs compatriotes et les engageassent à s'éloigner.

Le 10 juillet, le brick *le Dragon* rejoignit l'escadre, rapportant la réponse du ministre Santarem; les demandes de la France étaient rejetées, le Portugal en appelait à la force.

Si les vents eussent été favorables, l'amiral Roussin appareillait à l'instant même : il fallut les attendre; mais dès le lendemain, à dix heures, leur direction ayant légèrement varié, l'amiral, espérant pouvoir en profiter, se hâta de faire signal de lever l'ancre et de former l'ordre de bataille. Il serait difficile de peindre l'ardeur et l'enthousiasme qui se manifestèrent à ce moment dans toute l'escadre; la précision qu'exigent les opérations navales se fit remarquer au plus haut degré à bord de tous les bâtiments, et à deux heures l'escadre, favorisée par une belle brise, entrait dans le Tage, en gouvernant entre les forts Saint-Julien et Bugio. D'après les instructions de l'amiral, ce dernier devait être combattu par les frégates et les corvettes pendant que les vaisseaux porteraient leurs efforts sur Saint-Julien. Lorsque l'escadre fut parvenue par le travers de ces deux forts, ils ouvrirent leurs feux. Elle continua sa marche pendant dix minutes encore sans riposter; mais lors et en un instant le fort

Saint-Julien fut couvert d'une masse de boulets partant des six vaisseaux à la fois, dont un nuage de pierres et de sable attesta les effets. La tour de Bugio aussi vigoureusement attaquée par les frégates et les corvettes ralentit bientôt son feu, et en moins d'une demi-heure ces deux forts furent réduits au plus triste état. Ceux que l'escadre prolongea en s'avançant dans le Tage éprouvèrent le même sort.

Elle arriva ainsi en bon ordre, et sans éprouver de graves avaries, par le travers du *Paço d'Arcos*, où les deux vaisseaux de tête, trompés par un signal, mouillèrent un moment; mais presque aussitôt, suivie de ces deux vaisseaux, l'escadre continua sa route sur Lisbonne, rangea le fort de Belem à soixante toises, le combattit vivement et abattit son pavillon. Après l'avoir dépassé, ne trouvant plus devant lui que des édifices particuliers, l'amiral fit signal de cesser le feu. A ce moment on aperçut l'escadre portugaise embossée entre la ville et la pointe de Pontal; il ordonna à trois de ses vaisseaux, ainsi qu'aux frégates et corvettes, de s'y porter et de la combattre. Dès les premières volées, les bâtiments qui la composaient, après avoir tiré quelques coups de canon, amenèrent leur pavillon et furent amarinés.

A cinq heures l'escadre française était mouillée sous les quais de Lisbonne, devant le palais du gouvernement. L'amiral alors envoya son chef d'état-major à terre, avec sa dernière sommation. Les bases du traité proposé furent les mêmes qu'avant la victoire. Vaincu par la force autant que par la générosité, le gouvernement portugais céda, et, quelques heures après, l'amiral reçut une adhésion entière à toutes les demandes de la France. Ainsi venait de disparaître le prestige qui

sans doute avait excité l'orgueil de ce gouvernement, et qui était partagé par toute l'Europe, l'*inexpugnabilité du Tage du côté de la mer.*

Le 14 juillet fut signé, à bord du *Suffren*, un traité dont les articles principaux portaient la mise en liberté de tous les Français détenus pour motifs politiques; l'annulation de leurs sentences et la destitution des juges qui les avaient rendues; des indemnités pour les pertes éprouvées par les négociants français, et le paiement immédiat d'une somme de huit cent mille francs pour les frais de la guerre. On stipula, en outre, que ce traité serait publié officiellement, et affiché.

La nouvelle de ces événements parvint à Paris la veille de l'ouverture de la session des chambres pour 1831, et la mention qui en fut faite dans le discours de la couronne y excita un mouvement général de satisfaction. Le fait d'armes du Tage est, à juste titre, considéré comme une des actions les plus brillantes dont puisse se glorifier la marine française des temps modernes. Par une ordonnance du 26 juillet, le baron Roussin fut promu au grade de vice-amiral.

La mission qui l'avait amené dans le Tage étant terminée, l'amiral utilisa le séjour qu'il devait encore y faire, en s'occupant de plusieurs objets d'intérêt national. Il obtint l'établissement à Lisbonne d'un consul français chargé des relations politiques et commerciales, et il parvint, non sans peine, à faire abolir plusieurs usages vexatoires auxquels étaient astreints les Français, tant à leur arrivée que pendant leur séjour en Portugal.

Huit bâtiments portugais étaient tombés au pouvoir de l'escadre française qui les avait combattus; l'amiral proposa au gouvernement de les lui abandonner s'il voulait lui livrer un certain nombre de détenus politi-

ques portugais qu'il désignait, sous la promesse faite par eux de la plus scrupuleuse neutralité pour l'avenir. Cette offre était assurément honorable de la part de l'amiral; elle prouvait une grande modération après la victoire, et tout portait à croire qu'elle serait acceptée, mais il en fut autrement; après vingt jours de pourparlers et de négociations, le gouvernement de don Miguel signifia son refus.

Dans les premiers jours du mois d'août 1831, l'amiral reçut les ordres qui le rappelaient en France, et il se disposa à quitter le Tage au premier vent favorable. Les instructions qui lui étaient adressées relativement aux bâtiments portugais capturés par l'escadre lui donnaient la latitude de n'en emmener qu'une partie. C'était de la part du gouvernement français une reconnaissance de la légalité de la capture, mais l'amiral Roussin, d'après la proposition qu'il avait faite et qui avait été rejetée, aurait pu être taxé de mauvaise foi, si maintenant il eût rendu ces bâtiments sans conditions. Il venait d'ailleurs d'acquérir la certitude que, malgré le traité, le gouvernement portugais avait donné l'ordre d'agir hostilement contre l'escadre, si, en quittant le Tage, elle emmenait les bâtiments capturés, et l'exécution de cette menace eût été facile d'après le grand nombre de positions élevées et fortifiées qui commandent le fleuve de tous côtés.

Le 18 août, les vents étant favorables, l'amiral fit sortir les huit prises portugaises sous pavillon français, en prescrivant aux officiers qui les commandaient de l'attendre en dehors du Tage. L'escadre n'appareilla que le lendemain, et sortit à son tour sans qu'aucune hostilité fût commise contre elle. Elle rentra à Brest le 4 septembre suivant, aux acclamations de toute la ville.

Contrairement à tous les antécédents, le ministre n'appela point l'amiral à Paris; il reçut l'ordre de reprendre les fonctions de préfet maritime qu'il n'avait quittées que depuis deux mois et demi.

Par une ordonnance du 11 octobre 1832, le vice-amiral Roussin fut nommé pair de France. Les chambres étant assemblées, et son devoir l'appelant à coopérer à leurs travaux, il se rendit à Paris. A son arrivée il prêta, entre les mains du roi, le serment qu'exigeaient ses nouvelles fonctions. Sa Majesté le reçut avec sa grâce et sa bienveillance accoutumées; elle donna des éloges à sa brillante expédition, et pour témoigner à l'amiral toute sa satisfaction sur les résultats de cette campagne, elle ordonna que l'un des vaisseaux de premier rang de la marine prît le nom de *Tage*, afin de perpétuer le souvenir de ce beau fait d'armes.

Pendant son séjour à Paris le roi le nomma pour remplacer le vice-amiral Rosily au Bureau des longitudes. A cette même époque, les événements qui se passaient en Orient exigeant la présence à Constantinople d'un homme ferme et énergique, le choix du roi Louis-Philippe se fixa sur l'amiral Roussin, et, par une ordonnance du 14 octobre 1832, il fut nommé ambassadeur à Constantinople, où il exerce encore aujourd'hui ces hautes fonctions.

H. Maurin
1836

SAVARY

(DANIEL),

CONTRE-AMIRAL, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS, COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Né à Salles (Charente-Inférieure) le 1er février 1743, mort à Mauzé (Deux-Sèvres) le 22 novembre 1808.

Savary appartenait à une famille distinguée de la province d'Aunis; ses parents du côté paternel étaient attachés au barreau, et sa mère était issue d'une famille noble. Orphelin dès l'âge de quatre ans, ce fut un de ses oncles qui se chargea de son éducation. Aussitôt que ses premières études furent terminées, il le fit embarquer à Rochefort, comme pilotin, sur le navire du commerce, *la Minerve,* avec lequel il fit une campagne de dix mois à Saint-Domingue.

La France étant alors en guerre avec l'Angleterre, le jeune Savary, qui avait pris goût au métier de la mer, demanda et obtint de servir sur les bâtiments du roi, et en effet, de 1761 à 1764, il navigua successivement, comme pilotin et volontaire, d'abord sur le vaisseau *le Saint-Michel* et ensuite sur la gabare *la Nourrice,* destinée pour Saint-Pierre et Miquelon.

La paix ayant eu lieu, le jeune Savary songea à utili-

ser pour le commerce les connaissances qu'il avait acquises, et, ayant offert ses services à la Compagnie des Indes, il s'embarqua sur ses bâtiments, de 1765 à 1780, comme lieutenant et second capitaine. Pendant ce laps de temps, il fit plusieurs campagnes en Amérique, trois dans l'Inde et trois en Chine.

C'était, on le sait, une bonne école que le service de la Compagnie des Indes; aussi, lorsqu'à son retour de sa dernière campagne Savary, trouvant la France en guerre, demanda à entrer au service du roi, ne fit-on pas de difficultés pour l'y admettre comme enseigne. Il s'embarqua en cette qualité, en 1780, sur *l'Ajax*. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre aux ordres du bailli de Suffren, destinée à agir contre les Anglais dans l'Inde. Savary fit toute la campagne de cette escadre, de 1780 à 1783, et il participa aux combats qu'elle livra à celle de l'amiral Hughes: 1° devant Sadras (février 1782), où il fut grièvement blessé; 2° à celui de Provédien (avril 1782); 3° de Négapatam (juillet 1782); 4° au siége et à la prise de Trinquemale (septembre 1782). A ce siége, Savary fut chargé, à la tête d'un piquet de trente hommes de la compagnie des troupes de la marine, du commandement et de la direction d'une batterie dirigée contre le fort d'Ostembourg, dans la baie de Trinquemale. Ce fort capitula, et Savary reçut du bailli de Suffren des éloges mérités sur sa conduite en cette circonstance. Le combat de Goudelour, qui eut lieu le 20 juin 1783, fut le dernier de ceux livrés à l'escadre anglaise; Savary était alors embarqué sur *le Saint-Michel*. La paix, qui avait été signée au mois de mars 1783, ramena une partie de l'escadre en France, et il opéra son retour à Rochefort, sur la frégate *l'Hermione*, au mois de février 1784.

Il eût pu y jouir d'un repos acheté par trois années de

fatigues et de dangers, mais l'activité dont il était dévoré ne le lui permit point. Il sollicita la permission de naviguer pour le commerce, et, lorsqu'il l'eut obtenue, ce fut à qui des armateurs de La Rochelle lui offrirait un commandement. Au mois d'octobre 1784, il prit celui du navire *les Trois-Maries*, avec lequel il fit une campagne dans l'Inde de près de deux ans.

Pendant son absence, on ne l'avait point oublié, et, sur les comptes avantageux rendus de son zèle et de sa bravoure par le bailli de Suffren, il avait été fait lieutenant de vaisseau à la promotion du 1er mai 1786. Voulant justifier cette faveur, Savary sacrifia les avantages qu'il pouvait espérer pour sa fortune en continuant la navigation du commerce, et, à sa demande, il fut embarqué sur la frégate *l'Étoile*, avec laquelle il fit une campagne de dix-huit mois dans les mers de l'Inde. Pendant cette campagne il fut fait chevalier de Saint-Louis, distinction flatteuse, en ce temps, pour un officier qui ne la devait qu'à son seul mérite et non à sa naissance.

Savary était lieutenant en pied, sur *la Néréide*, en 1791. Cette frégate, partie de Rochefort au mois de décembre, pour porter des troupes à Saint-Domingue, éprouva, sous les Açores, un de ces coups de vent qui sont si fréquents dans ces parages pendant cette saison. Après être restée pendant vingt-un jours à la cape, la frégate reçut un coup de mer si violent, qu'il enfonça cinq des sabords de l'arrière, emporta la moitié des grands porte-haubans, ceux d'artimon, tout le plat-bord de babord, et emplit d'eau le faux-pont et la batterie jusqu'aux hiloires. Quinze marins et soldats furent noyés, et ce ne fut qu'en coupant le mât d'artimon qu'on parvint à relever la frégate, que ce coup de mer avait mise sur le côté. Au retour de *la Néréide* à Rochefort, et

sur le compte que rendit le capitaine de vaisseau Trinqualéon du zèle et de l'activité qu'avait déployés Savary dans cette circonstance, on lui donna immédiatement le commandement de la frégate *la Capricieuse*, avec la mission de retourner à Saint-Domingue. A cette époque (1792) cette colonie était en pleine insurrection. Pendant le temps qu'il commanda la station de Saint-Louis, il s'occupa constamment du soin de maintenir l'union et la bonne harmonie entre les hommes de couleur et les blancs, œuvre de conciliation qu'il devait bientôt avoir à opérer dans sa patrie entre ses concitoyens.

Au mois de janvier 1793 Savary fut nommé capitaine de vaisseau, et il reçut l'ordre de se rendre, avec *la Capricieuse*, dans la rivière de Nantes, pour y prendre sous son escorte un convoi destiné pour les Antilles. En ce moment l'insurrection des départements de l'Ouest avait atteint son plus grand développement; les rebelles occupaient tout le pays, excepté Nantes et Paimbeuf, ainsi que quelques autres points moins importants de la côte; mais ces villes, abandonnées à elles-mêmes et privées de communications avec les forces qui auraient pu les secourir, étaient sur le point de succomber. En effet une vive attaque eut bientôt lieu sur Paimbeuf. Le capitaine Savary alors arme son équipage, se met à sa tête et repousse les rebelles. Sur le compte qui fut rendu de cette action aux administrateurs du département, ils prirent, le 22 mars 1793, un arrêté par lequel, exposant au ministre de la marine l'état des choses, ils demandaient la conservation en rivière de la frégate *la Capricieuse*.

« Considérant, disaient-ils, qu'il n'existe plus dans tout le département de la Loire-Inférieure que les villes de Nantes, Paimbeuf et Ancenis qui ne soient pas au pouvoir des rebelles; que ces villes ne peuvent tenir long-

temps si elles sont attaquées par mer et si on leur coupe les vivres de ce côté;

« Considérant que *la Capricieuse* est la seule qui défende l'entrée de la rivière et qui puisse empêcher les rebelles de venir fondre, avec des forces majeures, sur ces villes, et intercepter les communications par mer comme elles le sont déjà par terre;

« Considérant que, quelle que soit l'importance de la mission secrète donnée à *la Capricieuse*, elle ne peut balancer l'intérêt de la conservation de ces trois villes, qui seules ont empêché jusqu'à ce jour que la contre-révolution ne s'effectuât, et dont la prise par les rebelles entraînerait inévitablement la défection de tout le pays qui s'étend depuis La Rochelle jusqu'à Brest, et bien avant dans l'intérieur de la république;

« Demande, etc., etc. »

Le ministre de la marine, Monge, autorisé par la Convention, acquiesça aux désirs des administrateurs du département de la Loire-Inférieure, et, dans une dépêche au capitaine Savary, il lui adressait des félicitations sur les services qu'il avait rendus lors de l'attaque de Paimbeuf par les insurgés.

Savary n'eut plus à s'occuper dès lors que d'opérations militaires; ne laissant à bord de sa frégate que les officiers et les marins nécessaires à sa sûreté, il s'établit à terre avec le reste de son état-major et de son équipage. Il opéra des descentes, enleva des batteries aux insurgés, les repoussa dans leurs attaques, les chassa des postes dont ils parvenaient à s'emparer; en un mot, il leur fit une guerre si vive et si soutenue qu'il parvint à mettre toute cette partie du territoire à l'abri de leurs incursions. Des services de cette importance furent appréciés, et la Convention nationale, sur le compte qui lui en fut

rendu, décréta *que le citoyen Savary avait bien mérité de la patrie.*

Lorsque enfin le département de la Loire-Inférieure eut été pacifié, *la Capricieuse* fut relevée de sa station, et elle alla désarmer à Rochefort. Aussitôt que les administrateurs du district de Paimbeuf apprirent le rappel de Savary, ils lui adressèrent la lettre suivante:

« Citoyen, nous apprenons avec joie que le ministre « de la marine va employer, plus utilement sans doute, « vos talents et vos vertus civiques. Nous n'oublierons « jamais les services signalés que vous avez rendus, non « pas seulement à notre district, mais à la chose publique, « pendant la durée de votre station à l'entrée de la ri- « vière. Ils sont consignés sur nos registres, et ils ne « s'effaceront point de notre mémoire. Parcourez votre « carrière, citoyen, elle sera glorieuse, nous le pensons, « et, au milieu de vos succès, rappelez-vous quelquefois « vos frères et amis.

« Les administrateurs du district de Paimbeuf. »

(Suivaient vingt signatures.)

A son arrivée à Rochefort (septembre 1793) Savary fut nommé au commandement du vaisseau *le Peletier*, et pendant les cinq mois qu'il le commanda, ainsi que la division navale réunie alors sur la rade de l'île d'Aix, il eut constamment à lutter contre l'esprit de révolte et d'insurrection fomenté parmi les équipages. Toutefois, par sa conduite ferme et courageuse, il sut maintenir dans toute sa rigueur la discipline à bord de ses vaisseaux. Dénoncé à la société populaire de Rochefort, comme *ennemi de l'égalité*, il fut sommé de comparaître devant elle. Là, prenant la parole, il donne lecture du réglement de police qu'il fait exécuter à bord de son

vaisseau, et par lequel il ordonne qu'on rende aux officiers les honneurs qui sont dus à leur grade, seul moyen, dit-il, de maintenir la discipline et la subordination. Le président interpelle alors tous les citoyens qui connaissent Savary d'émettre leur opinion sur son compte. Plusieurs membres de la société et même des tribunes ayant déposé en sa faveur, la société arrêta, à l'unanimité, qu'il serait noté ainsi : « Savary, talents distingués, « et bon patriote. » Toutefois, le ministre de la marine, dans l'intérêt de Savary, crut devoir le faire changer de port, et quelque temps après il reçut l'ordre de se rendre à Toulon.

En y arrivant, on lui donna le commandement du vaisseau *la Victoire* (ci-devant *le Languedoc*). A cette époque Toulon était en pleine insurrection; le représentant du peuple Niou venait d'être assassiné, et son collègue s'était suicidé. Le même esprit régnait à bord des vaisseaux, et ce n'était qu'avec les plus grandes difficultés qu'on y maintenait un reste de subordination. Un jour, étant à terre, Savary se voit suivi par une assez grande quantité d'hommes de son équipage qui le menacent en vociférant. Sans se déconcerter, il leur ordonne de se rendre à bord sur-le-champ. Le plus grand nombre obéit. Savary, de son côté, s'embarque dans son canot. Arrivé sur son vaisseau, il fait assembler l'équipage, et montant alors, l'épée à la main, sur son banc de quart, il reproche aux mutins la lâcheté dont ils s'étaient rendus coupables envers lui, et; joignant ensuite à l'âpreté de ses paroles quelques remontrances paternelles, il parvint à calmer la rébellion, qui depuis n'osa plus se montrer.

La Victoire faisait, en 1795, partie de l'armée navale réunie à Toulon sous les ordres du vice-amiral Martin. Cette armée, forte de quinze vaisseaux, sortit de ce port

le 3 mars, et le 13 elle eut connaissance de l'armée anglaise, composée de quatorze vaisseaux, dont quatre à trois ponts. Dans l'engagement qui eut lieu, *la Victoire*, après diverses manœuvres, se trouvant à une très petite distance par le travers du premier vaisseau de tête de la ligne anglaise, qui en ce moment combattait *le Ça-ira* par tribord, lui lâcha plusieurs bordées dont l'effet fut si heureux, qu'on vit à l'instant tomber son grand mât, son mât d'artimon et son petit mât de hune. Savary parcourut ainsi toute la ligne ennemie, à bord opposé, combattant successivement tous les vaisseaux jusqu'au dernier. Alors trois vaisseaux, dont un à trois ponts, virèrent de bord et ouvrirent leur feu sur *la Victoire*. Savary fit amener et carguer ses perroquets et mettre le perroquet de fougue sur le ton. Pendant une heure et demie il prêta côté à ces vaisseaux; mais voyant alors qu'il n'y avait plus que son vaisseau et *le Timoléon* d'engagés, que *le Censeur* et *le Ça-ira* étaient tombés au pouvoir des Anglais, Savary essaya de tenir le vent et de s'écarter des vaisseaux qui le combattaient, qui eux-mêmes, très maltraités, virèrent de bord pour rejoindre leur armée. Dans cet engagement, *la Victoire* avait combattu pendant cinq heures et demie et tiré plus de deux mille coups de canon. Ce vaisseau, entièrement démâté et criblé de boulets, eut grand'peine à gagner le port de Toulon.

En 1798, le Directoire, ayant résolu de seconder le mouvement insurrectionnel qui s'était de nouveau déclaré en Irlande, ordonna l'armement simultané, à Brest et à Rochefort, de deux divisions navales destinées à y porter des troupes. Savary, qui avait été nommé chef de division au mois de mars 1796, fut chargé du commandement de celle de Rochefort. Elle se composait des

frégates *la Concorde*, *la Franchise* et *la Méduse*, auxquelles on avait adjoint la corvette *la Vénus*. Savary avait arboré son guidon de commandement sur la première de ces frégates. Le général Humbert et les adjudants généraux Fontaine et Sarrazin, avec onze cent cinquante officiers et soldats presque tous d'infanterie, s'embarquèrent à bord de ces bâtiments. On embarqua aussi trois pièces de campagne, de la poudre, des munitions et des fusils destinés aux Irlandais.

Cette division appareilla de la rade de l'île d'Aix le 6 août 1798. Dans le but d'éviter la rencontre des croisières anglaises dont la Manche était couverte, Savary dirigea pendant quelques jours sa route à l'ouest-sud-ouest avant d'aller attaquer les côtes d'Irlande. Après quinze jours d'une navigation heureuse, la division eut connaissance de la terre le 21. Les vents d'est ne permirent pas de l'accoster le même jour; mais le lendemain, après avoir lutté pendant douze heures contre les vents et les courants, elle mouilla, à trois heures après midi, dans la baie de Kilala. Le débarquement des troupes et des munitions eut lieu immédiatement; à dix heures il était terminé, et le lendemain, au point du jour, les frégates et la corvette appareillèrent pour France, et, après une traversée aussi heureuse que la première, elles mouillèrent à l'embouchure de la Gironde le 7 septembre suivant.

En apprenant le succès de la mission confiée à Savary, le ministre de la marine (Bruix) lui adressa la dépêche suivante:

« J'ai appris avec le plus grand plaisir, citoyen, l'arri-« vée en rivière de Bordeaux de la division sous vos « ordres; le Directoire exécutif, à qui j'ai annoncé sur-« le-champ cette heureuse nouvelle, a entendu avec

« beaucoup d'intérêt les détails de votre navigation et « de votre attérage en Irlande, et il m'a chargé de vous « témoigner combien il est satisfait de votre conduite. « Le Directoire croit ne pouvoir mieux vous récompen- « ser qu'en vous offrant une nouvelle occasion de vous « distinguer. Il faut que vous vous rendiez une seconde « fois en Irlande, et que vous portiez au général Hum- « bert un renfort dont il a un pressant besoin. Des « ordres sont donnés en conséquence. Je n'ajouterai « rien aux instructions que je vous ai expédiées lors de « votre première sortie; vous avez trop bien rempli « votre mission pour que je ne m'en repose pas entière- « ment sur vos talents et votre prudence. Je ne doute « pas, citoyen, que vous ne remplissiez cette mission « avec tout le zèle et le dévouement dont vous avez « donné des preuves dans la première, et j'espère que « celle-ci obtiendra le même succès. »

En effet, Savary, après avoir embarqué sur sa division les troupes destinées pour l'Irlande, appareilla de nouveau de l'île d'Aix le 10 octobre 1798. Cette seconde traversée se fit aussi heureusement que la première, et la division mouilla dans la baie de Sligo le 26 du même mois. Les instructions données à Savary lui enjoignaient de s'assurer, avant de débarquer ses troupes, du sort de l'expédition sortie de Brest le 16 septembre précédent, sous les ordres du chef de division Bompard, et de celui de l'armée commandée par le général Humbert. Dans ce but, Savary s'empara de quelques embarcations qu'il trouva sur la côte. A bord de l'une d'elles se trouva un officier anglais qui lui apprit la défaite des troupes aux ordres du général Humbert, ainsi que le combat désastreux soutenu par la division Bompard contre l'escadre du commodore Warren, et à la suite duquel *le Hoche*,

que montait Bompard avait été pris. Ces avis le déterminèrent à repartir immédiatement, sans tenter un débarquement qui eût réussi avec autant de facilité que le premier; et le soir même du jour de son arrivée il remit à la voile.

Le lendemain, à six heures du matin, Savary eut connaissance d'une partie de l'escadre de sir John Warren, composée de deux vaisseaux et une frégate. Aussitôt il prit chasse au plus près du vent, et les Anglais le poursuivirent. Comme la division française se trouvait encore dans le golfe de Sligo, qu'il fallait traverser pour en sortir, et que l'ennemi avait sur elle l'avantage du vent, sa position était très critique, et il semblait ne lui rester que l'alternative d'être pris ou de se jeter à la côte. Savary, résolu d'attendre la nuit pour prendre un parti décisif, manœuvra de manière à faire durer la chasse toute la journée. Celui auquel il s'arrêta fut de payer d'audace, de revirer sur la division anglaise au moment où elle s'y attendrait le moins, et de lui gagner le vent par cette manœuvre aussi hardie qu'imprévue. Aussitôt que la nuit fut faite, et avant que la lune se levât, la division française, formée en ligne très serrée, vira de bord tout à la fois. Les bâtiments ennemis qui couraient sous toutes voiles ne s'en aperçurent point. Savary, qui était en tête, se trouva bientôt à portée de pistolet du premier vaisseau anglais, et, dès que ses canonniers purent le découvrir, il lui envoya toute sa volée. Ce vaisseau ne s'y attendait pas sans doute, car au tumulte qui se fit entendre à son bord on put juger que personne n'était à son poste dans les batteries. Tous les bâtiments de la division eurent le temps de défiler à contre-bord et de lui envoyer chacune deux bordées avant qu'il pût riposter. Il ne tira que quelques coups

sur la frégate de serre-file; mais ceux qu'il reçut lui firent beaucoup plus de mal, car l'on vit bientôt tomber son petit mât de hune et sa vergue d'artimon. Il ventait bon frais, et la mer était très grosse. Avant que les deux autres vaisseaux, qui avaient été obligés de se débarrasser d'une partie de leurs voiles pour se remettre au plus près, fussent parvenus à s'y établir, la division française leur gagna le vent et continua de courir son bord avec toutes les voiles que le temps permettait de porter; elle perdit bientôt l'ennemi de vue.

commandant Savary croyait en être débarrassé;
ns la i il fut joint par les deux derniers vais-
ette *la* *us*, que l'infériorité de sa
n re à la remorque, gênant
rguer et de prendre une
Les frégates alors forcè-
sur les vaisseaux rendit
vains leurs efforts pour les joindre, et ils furent enfin contraints de les abandonner. Vingt-deux jours après son départ de Rochefort, Savary y rentrait avec sa division, ayant mis en défaut pour la quatrième fois la vigilance des croiseurs anglais qui bloquaient ce port.

Après avoir commandé pendant quelques mois le vaisseau *le Foudroyant* et la division réunie en rade de l'Ile-d'Aix, Savary fut nommé au commandement du *Héros* et de l'une des divisions de l'escadre aux ordres du contre-amiral La Touche-Tréville qui, en 1801, porta des troupes à Saint-Domingue. A son arrivée dans cette colonie il fut chargé, conjointement avec le vaisseau *l'Aigle*, de l'attaque des forts de la baie de Saint-Marc, afin de faire diversion aux opérations de l'armée de terre. Ces forts étaient au nombre de cinq. *Le Héros* et *l'Aigle* firent porter sur le premier et successive-

ment sur les autres, qu'ils canonnèrent sans relâche; ceux-ci ripostèrent vigoureusement, et même à boulets heureusement mal rougis; mais Savary s'apercevant bientôt qu'en raison de la nature de leur construction en sable et en gazon ses efforts contre eux seraient inutiles, il fit éventer ses voiles, signala à *l'Aigle* d'imiter sa manœuvre, et les deux vaisseaux, canonnés et canonnant, sortirent de la baie, après avoir combattu pendant deux heures, et tiré près de quatre cents coups de canon.

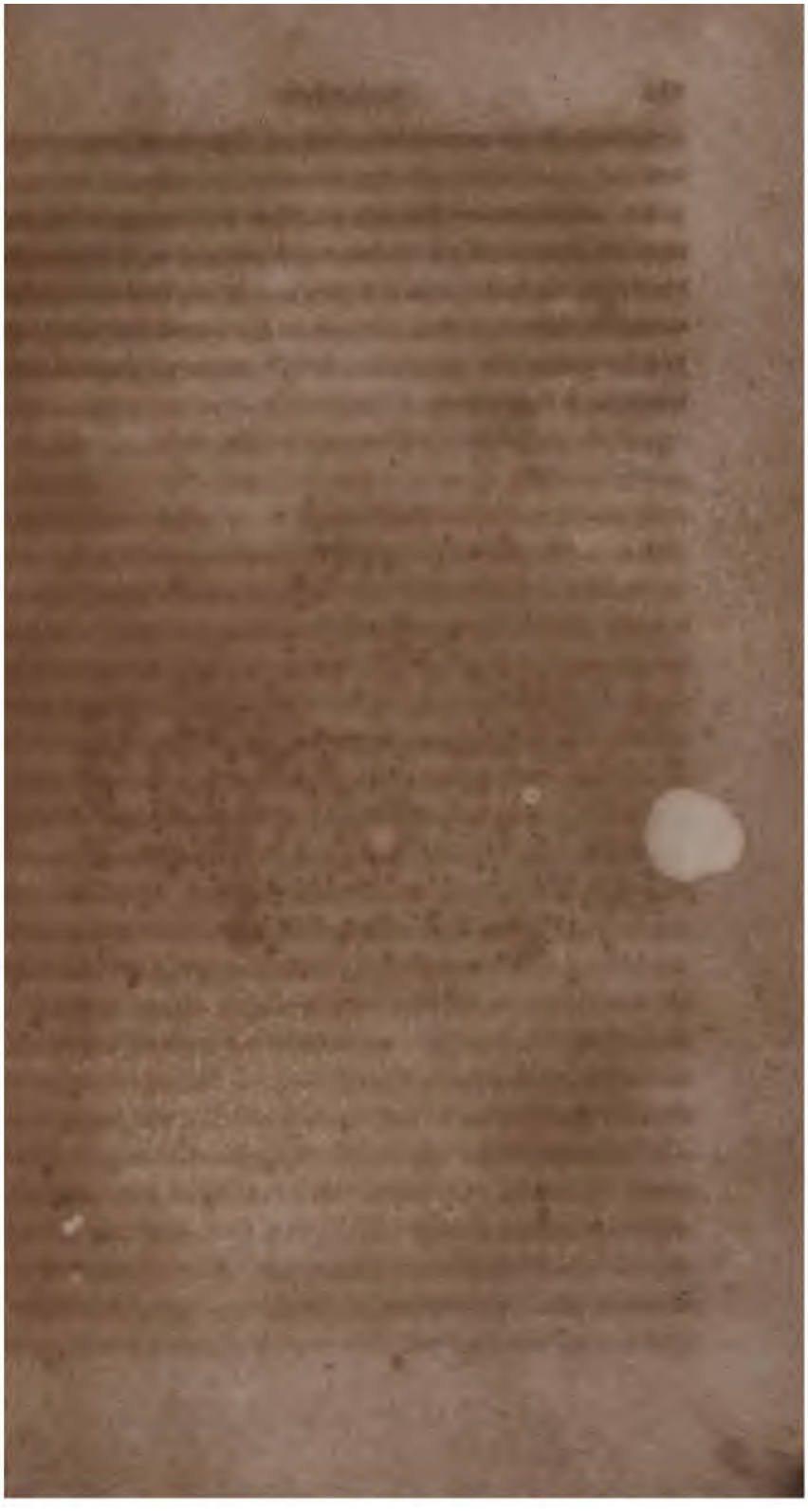
Quelques mois après, Savary reçut l'ordre de prendre à bord de son vaisseau, *le Héros*, Toussaint-l'Ouverture et sa famille pour les conduire en France. Le vingt-sixième jour après son départ du Cap, Savary était à la Malmaison, où il rendait compte au premier consul du résultat de sa mission.

Au mois de juillet 1802, Savary fut élevé au grade de contre-amiral; et lors de la réunion à Boulogne de la flottille destinée à opérer une invasion en Angleterre, il fut nommé au commandement de l'une de ses divisions, et il se fit particulièrement remarquer lors de l'attaque dirigée par l'armée anglaise contre la ligne d'embossage, au mois d'octobre 1804.

Mais ce poste ne convenait ni à l'âge, ni à l'état de santé de Savary. Constamment embarqué sur des canonnières ou sur des péniches, il y contracta en peu de temps le germe de la maladie qui devait le conduire au tombeau. Rentré dans le sein de sa famille, après la dissolution du camp de Boulogne, les soins qui lui furent prodigués lui procurèrent une amélioration sensible, et il en profita pour demander à être employé activement. Mais cette fois ses forces trahirent son courage, et il

succomba le 22 novembre 1808, à l'âge de soixante-cinq ans.

Le contre-amiral Savary a laissé trois fils; l'aîné est chef de bataillon au corps royal du génie militaire et chevalier de la Légion-d'Honneur; le second est lieutenant de vaisseau, chevalier de la Légion-d'Honneur; et le plus jeune est magistrat, en ce moment juge d'instruction à Rochefort.



pa-

BOUVET

(FRANÇOIS-JOSEPH),

BARON, VICE-AMIRAL, COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS,

Né à Lorient le 23 avril 1753, mort à Brest le 21 juillet 1832.

Fils d'un capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes et chevalier de Saint-Louis, le jeune Bouvet commença à naviguer dès l'âge de douze ans sur les bâtiments que commandait son père; et il fit comme enseigne et lieutenant, de 1765 à 1778, quatre campagnes à la Chine et au Bengale. A la suite d'une de ces campagnes, son père l'envoya à Paris, et le confia aux soins d'un de ses proches parents, qui lui fit donner une éducation soignée.

En 1779, Bouvet entra au service du roi, et il s'embarqua l'année suivante, comme enseigne pour la campagne, sur *l'Ajax*, que commandait son père. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre aux ordres du commandeur de Suffren, et il participa aux combats du 17 février 1782, devant Sadras, et de Provédien, le 12 avril suivant.

Nommé enseigne de vaisseau au mois de juin 1782, Bouvet passa sur *le Flamand*, dans la même escadre. Il assista, sur ce vaisseau, au combat de Négapatam (6 juil-

let 1782), au siége et à la prise de Trinquemale (30 août suivant). A ce siége, il commandait un détachement de trois cents marins qui avaient été joints à l'armée de terre, et qui firent des prodiges de valeur. *Le Flamand* participa aussi au combat qui eut lieu devant Trinquemale, le 3 septembre 1782.

A son retour en France, en 1785, Bouvet fut embarqué comme second sur la frégate *le Sylphe*, avec laquelle il fit une campagne d'environ huit mois à la Martinique.

Promu au grade de lieutenant de vaisseau, au mois de mai 1786, il navigua, en cette qualité, sur le vaisseau *le Patriote*, et les frégates *la Cérès* et *la Prudente*, sur lesquels il fit diverses campagnes aux Antilles et à Saint-Domingue.

Au mois d'avril 1793, Bouvet fut nommé capitaine de vaisseau, et il prit le commandement de *l'Audacieux*, qui faisait partie de l'armée de l'Océan. Le 16 novembre de la même année, il fut élevé au grade de contre-amiral, et il porta son pavillon sur *le Terrible*. Il commandait la deuxième escadre de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret de Joyeuse, dans les journées des 29 mai et 1er juin 1794, et les marins de cette époque se souviennent sans doute encore de la bravoure que déploya Bouvet dans le second de ces combats. Il prêta côté à trois vaisseaux, dont deux à trois ponts. Un de ces derniers fut entièrement démâté par le feu du *Terrible*, mais bientôt lui-même, réduit au même état, rentra à Brest, coulant bas d'eau et remorqué par une frégate. Bouvet porta ensuite successivement son pavillon sur les vaisseaux *le Majestueux* et *l'Indomptable*, et sur ce dernier il commanda les forces navales réunies dans la rade de Brest pendant environ six mois.

Lors de l'expédition d'Irlande (1796), le contre-amiral Bouvet fut chargé, sous les ordres de l'amiral Morard de Galles, du commandement de l'avant-garde de la deuxième escadre. Il avait son pavillon sur le vaisseau *les Droits de l'Homme*.

L'armée, composée de quinze vaisseaux, douze frégates et six corvettes ou avisos, ayant à bord quinze mille hommes de troupes, commandés par le général Hoche, appareilla de la rade de Brest, le 16 décembre 1796. Aussitôt qu'elle fut en pleine mer, l'amiral Morard de Galles passa sur la frégate *la Fraternité*, et le contre-amiral Bouvet porta son pavillon sur *l'Immortalité*.

Le 17, au point du jour, la flotte se trouva toute dispersée. La plus grande partie étant en vue de *l'Immortalité*, Bouvet parvint à rallier à lui neuf vaisseaux, six frégates et un bâtiment de transport. Il prit alors le parti d'ouvrir le paquet à décacheter en cas de séparation; il y trouva des instructions qui prescrivaient d'aller prendre connaissance du cap Mizen-Head, d'y croiser pendant cinq jours, à l'expiration desquels il y serait joint par des frégates chargées de remettre de nouveaux ordres aux bâtiments séparés. Le contre-amiral Bouvet ordonna la route en conséquence, et pour ne pas tomber au milieu de l'armée anglaise, en se dirigeant droit sur le cap Clear, il fit courir à l'ouest pendant toute cette journée et celle du lendemain.

Le 19, Bouvet fit gouverner au nord, et détacha des frégates en avant pour chasser et éclairer la marche de l'escadre. Bientôt elles lui signalèrent seize bâtiments qui, à leurs signaux, furent reconnus Français. Alors le ralliement général était opéré, et le contre-amiral Bouvet avait sous ses ordres quatorze vaisseaux, neuf frégates, trois corvettes et cinq bâtiments de transport,

c'est-à-dire tous les vaisseaux, moins un, et aussi moins trois frégates, dont *la Fraternité*, qui portait l'amiral, le général en chef et son état-major. Le gros de la flotte ainsi rallié continua la route au nord pour aller prendre connaissance de Mizen-Head.

Dans la journée du 20, le temps fut extrêmement brumeux. Le 21, à sept heures et demie du matin, les frégates qui chassaient en avant signalèrent la terre; c'était l'île d'Orsey. On distingua presque en même temps Mizen-Head. Parvenu au travers de la baie de Bantry, le contre-amiral Bouvet fit signal à l'armée qu'elle allait au mouillage, et immédiatement après il donna l'ordre de décacheter le paquet n° 1, qui contenait le plan de la baie. En ce moment, les bateaux-pilotes irlandais, prenant les bâtiments français pour une flotte anglaise, se dirigèrent sur eux; les corvettes eurent ordre de les arrêter, et par ce moyen on put en procurer à une grande partie des vaisseaux. Ceux qui vinrent à bord de *l'Immortalité* apprirent à l'amiral que depuis trois jours il n'avait paru aucun bâtiment sur la côte, et que six frégates anglaises étaient mouillées dans le havre de Cork.

Toute la journée du 21 et une partie de celle du 22, l'armée louvoya, mais sans s'avancer beaucoup dans la baie. Vers quatre heures, le vent ayant augmenté, la mer devint très grosse; les pilotes firent mouiller la frégate amirale qui, avec huit ou dix vaisseaux, se trouvait un peu moins au vent que la pointe est de Great-Bear-Island. En jetant l'ancre, le contre-amiral Bouvet signala qu'il rendait chaque capitaine libre de sa manœuvre pour la sûreté de son bâtiment. A ce signal, tous les bâtiments cessèrent de louvoyer; quelques-uns mouillèrent, et d'autres préférèrent se tenir à la voile en dehors des

pointes. L'armée se trouva ainsi encore une fois dispersée.

Le 23, au point du jour, la moitié des bâtiments n'était plus en vue; il restait seulement dans la baie huit vaisseaux, deux frégates, quatre corvettes et un seul bâtiment de transport. Toute cette journée la mer fut encore très grosse dans la baie, et les bâtiments ne firent aucun mouvement. Le 24, elle fut un peu plus belle et le vent moins fort; mais le contre-amiral Bouvet trouva qu'il l'était encore trop pour faire appareiller et louvoyer ses vaisseaux. Cependant, ce jour même, il consulta le général Grouchy, qui était avec lui sur *l'Immortalité*, et qui, commandant en second les troupes de débarquement, s'en trouvait en ce moment le commandant en chef. Les vaisseaux et frégates mouillés dans la baie pouvaient offrir un effectif de six mille hommes, avec deux canons de campagne, quelques milliers de farine; mais ils n'avaient à bord aucunes munitions de guerre. Nulle partie des instructions de l'amiral ne prévoyait la circonstance dans laquelle il se trouvait, c'est-à-dire le parti à prendre relativement au débarquement des troupes, dans le cas où l'on serait séparé de l'amiral Morard de Galles et du général en chef. Cependant il fut décidé que ce débarquement aurait lieu immédiatement, et le général Grouchy en formula la réquisition en forme, pour mettre la responsabilité du contre-amiral Bouvet à couvert.

Aussitôt cette décision prise, l'amiral envoya une corvette reconnaître, à la côte septentrionale de la baie, et non loin de la pointe est de Great-Bear-Island, quelque anse où l'on pût opérer la descente, et il apprit qu'il y en avait une où plusieurs chaloupes pouvaient mettre à terre à la fois. Il fit alors appareiller les vaisseaux et fré-

gates, et tous se mirent à louvoyer. A quatre heures ils étaient nord et sud de la pointe est de Great-Bear-Island, et l'amiral signala qu'il avait l'intention d'opérer la descente dans le nord quart nord-est; mais, au coucher du soleil, le vent augmenta au point d'empêcher toute communication entre les vaisseaux; les montagnes du fond de la baie se chargèrent de nuages, et les pilotes irlandais déclarèrent que c'était le signe assuré de l'approche d'un très fort coup de vent. Toute la nuit, en effet, le temps fut affreux, et la mer tellement grosse que les frégates, à l'ancre, prenaient de l'eau par-dessus leur gaillard d'avant dans les tangages.

Le 25, le vent augmenta encore, et l'état du ciel faisait présager une violente tempête. Plusieurs vaisseaux déradèrent et mirent sous voiles. Sur le soir, la frégate amirale, mouillée sur deux ancres, rompit un de ses câbles, et l'on fut obligé de couper l'autre, parce qu'elle était tombée en chasse et dérivait rapidement vers la côte. L'amiral la fit mettre à la voile. En sortant de la baie, il fit aux bâtiments qui s'y trouvaient encore le signal d'appareiller, en coupant leurs câbles. A sept heures, *l'Immortalité* était en dehors des pointes, et elle mit à la cape. Pendant trois jours la violence du vent ne lui permit pas de prendre une autre allure. Le 29, cependant, les vents changèrent de direction et diminuèrent de force. Le contre-amiral Bouvet s'estimait alors à vingt lieues dans le sud-ouest de la baie de Bantry; les vents qui régnaient en ce moment étaient favorables pour y retourner; mais le peu d'espoir d'y trouver encore des bâtiments français, et la crainte de s'y voir bloqué par le vent ou par les Anglais, l'empêchèrent de prendre ce parti; d'ailleurs le peu de vivres qui lui restait ne lui permettait pas de s'exposer à tenir la mer encore long-

temps. Ces motifs le déterminèrent à faire route pour Brest, où il était presque certain que tous les vaisseaux avaient dû se réfugier. Il y mouilla le 1er janvier 1797, à une heure du matin. Dans la journée, plusieurs vaisseaux, frégates et corvettes de l'expédition y rentrèrent aussi.

Peu de jours après son arrivée à Brest, le contre-amiral Bouvet reçut l'ordre de quitter son commandement et de garder les arrêts; il y resta pendant près de deux mois, et au bout de ce temps on lui donna connaissance d'un arrêté du Directoire qui le destituait de son grade. Il demanda alors d'être jugé par un conseil de guerre et l'ordre en fut donné; mais au moment où il se disposait à se rendre à Brest, il apprit que la convocation du jury militaire avait été suspendue par suite d'un ordre ministériel. Ne voulant cependant par rester dans cette espèce d'ostracisme, il réitéra plusieurs fois ses instances pour obtenir que sa conduite fût examinée; mais ce fut toujours sans succès.

Le contre-amiral Bouvet demeura ainsi en inactivité, avec un traitement de réforme, jusqu'au mois de février 1802, c'est-à-dire pendant plus de cinq ans. A cette époque, un arrêté du premier consul, en le rétablissant dans son grade, le nomma au commandement d'une division composée de deux vaisseaux, cinq frégates, une flûte et trois transports, destinée à transporter à la Guadeloupe trois mille cinq cents hommes commandés par le général Richepanse. Cette division, sortie de Brest le 5 avril 1802, arriva à sa destination le 7 mai suivant. Le débarquement s'opéra sur deux points: les frégates et les autres bâtiments mirent à terre, à la Pointe-à-Pitre, la plus forte partie des troupes, et lorsqu'on se fut rendu maîtres de la ville et

des batteries, les deux vaisseaux, ayant à bord l'amiral et le général en chef, opérèrent un second débarquement à l'anse Duplessis, après avoir fait taire, par leur feu, celui des batteries du fort Saint-Charles et des autres forts de la côte qui voulurent s'opposer à la descente. Après ces opérations, le contre-amiral Bouvet se hâta de retourner à Brest, où il mouilla à la fin du mois de juin de la même année.

Cette campagne fut le terme de ses services de mer; au mois de juillet 1803, il fut chargé de l'inspection des quartiers maritimes du 3e arrondissement, et, le 18 octobre de la même année, il fut nommé chef militaire du port de Brest. Pendant la durée de ces fonctions il remplit plusieurs fois celles de préfet maritime, en l'absence du titulaire, et par décret impérial du 26 février 1831, il fut élevé à ce poste, qu'il occupa pendant près de vingt-un mois.

Au mois de juillet 1816, le baron Bouvet fut nommé vice-amiral, et le 20 octobre de l'année suivante, il fut admis à la retraite.

Après une carrière longue et honorable, le vice-amiral Bouvet s'est éteint le 21 juillet 1832, à l'âge de soixante-dix-neuf ans, dans cet état d'affaiblissement que les médecins désignent par le nom de *sénile*, et qui était la suite d'une opération douloureuse qu'il avait supportée avec le plus grand courage.

Le baron Bouvet n'a laissé qu'une fille, qu'a épousée M. Lettré, aujourd'hui capitaine de vaisseau de première classe, officier de la Légion-d'Honneur.

COLLET

(JOSEPH),

CONTRE-AMIRAL, COMMANDANT DE LA LÉGION-D'HONNEUR, CHEVALIER DE SAINT-LOUIS ET DE L'ORDRE DE SAINT-FERDINAND D'ESPAGNE,

Né à l'île Bourbon le 29 novembre 1768, mort à Toulon le 20 octobre 1828.

Collet avait à peine atteint sa douzième année lorsqu'il s'embarqua, au commencement de l'année 1781, comme volontaire, sur le navire du commerce *la Baptistine*, à bord duquel il fit une campagne de quinze mois dans les mers de l'Inde et de Chine.

A son retour en France, son père, qui commandait le navire *l'Éclair*, destiné pour l'Inde, le prit avec lui en qualité de second, et dans cette nouvelle campagne, qui dura quatorze mois, il acquit une connaissance si approfondie du métier de la mer que ses armateurs n'hésitèrent point à lui confier leurs bâtiments. En effet, depuis l'année 1783 jusqu'à la fin de 1789, il commanda successivement les navires *le Thiphis*, *le Nestor*, *le Léger*, *l'Alcion* et *le Beaujour*.

Au mois de janvier 1790, Collet, qui avait été fait volontaire, s'embarqua en cette qualité, à l'Ile-de-France, sur la corvette *la Bourbonnaise*, avec laquelle il fit une

campagne de treize mois sur les côtes de l'Inde. Nommé enseigne de vaisseau le 3 octobre 1793, Collet passa sur *le Duguay-Trouin,* et pendant les huit mois qu'il fut embarqué sur ce vaisseau il fit une croisière dans le détroit de la Sonde, sur la côte de Sumatra, et participa à la prise d'un vaiseau anglais de la Compagnie des Indes, qui ne se rendit qu'après trois heures du combat le plus acharné.

Il était enseigne et officier de manœuvre sur *la Cybèle*, en 1795, lors de l'engagement que cette frégate, ainsi que *la Prudente* et le brick *le Coureur*, soutinrent sur les côtes de l'Ile-de-France. Nous croyons devoir entrer ici dans quelques détails sur cette action, dans laquelle les capitaines Tréhouart (de *la Cybèle*) et Renaud (de *la Prudente*) déployèrent la plus grande habileté et le plus rare courage.

Dans les derniers jours de 1794, les vaisseaux *le Centurion* et *le Diomède,* faisant partie d'une escadre aux ordres du commodore Newcome, vinrent établir une croisière devant l'Ile-de-France. Depuis quelques mois la position de cette colonie était assez critique ; les vivres commençaient à y être rares, parce que les bâtiments qui devaient l'approvisionner étaient en retard ; ses corsaires étaient tous à la mer, et il était à craindre que les uns et les autres ne tombassent au pouvoir des deux vaisseaux anglais en opérant leur retour au port. On tint à ce sujet un conseil, auquel assistèrent toutes les autorités civiles, les commandants des forces de terre et de mer, ainsi que plusieurs des principaux habitants de la colonie. Le résultat de la délibération qui eut lieu fut que les frégates *la Prudente* et *la Cybèle*, ainsi que le brick *le Coureur,* mettraient sur-le-champ à la voile pour aller attaquer *le Centurion* et *le Diomède*,

et tâcher de les maltraiter au point de les forcer à lever le blocus de l'île.

En effet, le 22 octobre 1795, au matin, ces trois bâtiments appareillent, et bientôt ils découvrent les deux vaisseaux anglais au vent, à environ huit lieues de la côte. Ils se dirigent sur eux, et à trois heures et demie *la Prudente* se trouve par le travers du *Centurion*, et *la Cybèle* par celui du *Diomède*. Alors commence un combat terrible entre ces quatre bâtiments. Les frégates, dont le but est de causer à ces vaisseaux des avaries qui les forcent à aller se réparer dans leurs ports, dirigent tous leurs coups sur les mâts et les vergues, ainsi que sur le gouvernail et particulièrement sur la flottaison, pour les percer à l'eau. Mais le combat était trop inégal, après une heure du feu le plus vif *la Prudente* se trouve hors d'état de le continuer, et le commandant Renaud force de voiles, en hissant le signal de s'éloigner de l'ennemi.

La Cybèle, dont le gréement est haché, tente vainement d'exécuter cet ordre; elle ne peut réussir à dépasser le *Centurion*. Elle se voit donc dans la nécessité de continuer seule le combat; car la retraite de *la Prudente* la laisse exposée au feu des deux vaisseaux, dont l'un la canonne par la hanche, tandis que l'autre l'accable par son travers. Pendant un assez long espace de temps elle soutint le choc en ripostant de la manière la plus vigoureuse, soutenue par *le Coureur*, à qui le bon état de son gréement permet de prendre une position avantageuse pour tirer alternativement sur les deux vaisseaux, sans courir beaucoup de risques, en raison de sa petitesse, qui le dérobe pour ainsi dire aux coups de l'ennemi. Enfin *le Centurion*, démâté de deux mâts, démonté de son gouvernail et faisant eau de toutes parts, est obligé de quitter

le champ de bataille. *La Cybèle* alors peut effectuer son mouvement d'arrivée et forcer de voiles pour rejoindre sa conserve. En vain *le Diomède* veut lui donner la chasse; l'état de son gréement et de sa mâture ne lui permettent pas de la suivre, et bientôt elle se trouve hors de portée de ses boulets. En ce moment, *la Prudente*, qui avait viré de bord pour retourner au feu, rejoint *la Cybèle*, lui donne la remorque, et les deux frégates, ainsi que le brick, rentrent en triomphe dans le port, aux acclamations des habitants de la colonie, accourus sur le rivage. Dans cette action, *la Prudente* eut quarante-trois hommes hors de combat; le commandant Renaud, renversé de son banc de quart, reçut quelques légères blessures. *Le Coureur* eut un homme tué et cinq blessés. *La Cybèle*, qui avait supporté plus longtemps l'effort du combat, avait perdu vingt-deux hommes et soixante-deux étaient blessés. L'enseigne de vaisseau Collet se trouvait au nombre des derniers; il avait reçu deux blessures assez graves. *La Cybèle* fit ensuite partie de la division du contre-amiral Sercey, et elle participa au combat qu'elle livra dans les mers de l'Inde aux vaisseaux de soixante-quatorze *le Victorieux* et *l'Arrogant*.

A son retour à Brest, Collet, qui avait été nommé lieutenant de vaisseau au mois de décembre 1797, passa successivement sur les vaisseaux *le Dugommier*, et *le Dix-Août*.

Au mois de mars 1799, il reçut l'ordre de s'embarquer sur *l'Indomptable*. Pendant les cinquante-trois mois consécutifs qu'il passa à bord de ce vaisseau, il participa au combat d'Algésiras (6 juillet 1801), et à la prise du vaisseau *le Pompée*. Il fit ensuite partie de l'expédition d'Egypte, coopéra au siége de l'île d'Elbe et à la prise du vaisseau *l'Annibal*. En 1802, *l'Indomptable* fut dé-

signé pour faire partie de la division aux ordres du contre-amiral Émériau, chargée de transporter des troupes à Saint-Domingue, et Collet trouva les occasions de se signaler dans différents engagements qui eurent lieu, au Port-au-Prince, contre les nègres révoltés.

A la promotion du 24 septembre 1803, Collet fut nommé capitaine de frégate, et au mois de décembre de la même année il fut fait chevalier de la Légion-d'Honneur.

En 1805, le capitaine Collet, ayant été chargé de conduire de Bordeaux à Boulogne une division de cinq chaloupes canonnières, s'empara dans son trajet d'un cutter anglais.

Pendant la relâche que cette division fit à Granville, le capitaine de vaisseau Jacob, qui était chargé d'accélérer les mouvements de la flottille de Saint-Malo à Cherbourg, lui donna ordre de sortir avec sept canonnières, et de se porter, à la rame, sur deux bricks. Ces bâtiments étaient *le Teaser*, portant dix caronades et quatre canons de dix-huit, et *le Plumper*, ayant douze caronades et deux canons de même calibre. Ils commencèrent le feu sur les canonnières, mais en restant à l'ancre. Celles-ci continuèrent à ramer sur les deux bricks pour les aborder; mais le courant ne leur permettant pas d'approcher d'assez près, elles ripostèrent lorsqu'elles furent à un quart de portée. La canonnade se soutint avec vivacité de part et d'autre pendant une heure. A ce moment *le Plumper* amena son pavillon. *Le Teaser*, resté seul exposé au feu des sept canonnières, n'eût pas tardé à se rendre, si un reversement de marée ne les eût écartées de lui. Le capitaine Collet alors fit mouiller sa division, afin de procurer aux équipages un repos dont ils avaient grand besoin, ayant manié l'aviron pendant toute la nuit.

avantage si marqué sur une frégate de sa force, bien armée et commandée par l'un des meilleurs capitaines de la marine anglaise, elle eut sept hommes tués et quinze blessés. Pendant le peu d'instans que les frégates demeurèrent abordées, plusieurs matelots français essayèrent de passer à bord de *la Pallas*; dans cette tentative, il y eut des piques arrachées des mains des Anglais, qui s'en étaient armés pour repousser l'abordage, et il n'y a nul doute que cette frégate eût été enlevée si *la Minerve* eût pu rester accrochée avec elle[1]. La retraite de *la Pallas* détermina l'amiral Allemand à faire à *la Minerve* le signal de ralliement, afin d'éviter une action générale entre les deux escadres, que la manœuvre de la frégate anglaise avait probablement eu pour objet de provoquer.

Le 24 septembre 1806, une division composée de cinq frégates et deux bricks, aux ordres du capitaine de vaisseau Soliel, appareilla de la rade de l'île d'Aix; *la Minerve* en faisait partie.

(1) Voici la lettre que le ministre de la marine écrivait, le 24 mai 1806, au capitaine Collet, au sujet de ce combat :

« Monsieur le capitaine, j'ai mis sous les yeux de l'empereur le rapport que m'a fait M. le contre-amiral Allemand du brillant engagement que *la Minerve*, sous votre commandement, a soutenu contre une frégate anglaise, à la hauteur de l'île d'Aix, dans la journée du 14 de ce mois.

« Sa Majesté m'a ordonné de vous faire connaître qu'elle a reconnu que vous aviez vaillamment et habilement rempli votre devoir, et que cette nouvelle circonstance ne fait qu'ajouter à la bonne opinion qu'elle a de votre bravoure et de vos talents.

« C'est avec un vrai plaisir que je vous transmets les témoignages de l'attention distinguée dont l'empereur honore vos services.

« Agréez, monsieur, l'assurance de ma considération et de mon estime toute particulière. « *Signé* DECRÈS. »

Le soir même de sa sortie, vers minuit, cette division eut connaissance de sept voiles, à une distance d'environ un mille, et faisant route à l'est. Le lendemain 25, au jour, on reconnut que c'étaient sept vaisseaux de guerre, dont un à trois ponts. Le commandant Soleil fit alors le signal de former l'ordre de retraite, et la division prit chasse au sud-ouest. La mer était très grosse et le temps par grains. *L'Infatigable* et *la Thétis*, ainsi que les deux bricks, qui probablement n'avaient point aperçu le signal du commandant, tinrent le vent et s'éloignèrent.

La Minerve, *la Gloire* et *la Thétis* formèrent une ligne de front, *la Gloire* (frégate commandante) étant au centre. A huit heures vingt minutes, le vaisseau *le Monarch*, qui se trouvait le plus près de la division, commença le feu en chasse sur *la Gloire*. Il fut joint par *le Centaure*, (vaisseau amiral monté par sir Samuel Hood), et la division française se trouva alors battue par un vaisseau à trois ponts et un de soixante-quatorze. A dix heures le combat était dans toute sa force; *la Minerve* était aux prises avec *le Monarch*, et déjà elle avait éprouvé des avaries majeures, ainsi que de grandes pertes en hommes, lorsque *le Centaure*, l'ayant approchée par tribord, à portée de fusil, lui envoya sa volée, à laquelle *la Minerve* répondit par la sienne. Quelques minutes après ce vaisseau dépassa un peu *la Minerve* pour se mettre par la hanche de *la Gloire*, afin de les canonner toutes deux à la fois; mais ce mouvement lui ayant fait présenter l'arrière, le capitaine Collet en profita pour lui envoyer une volée d'enfilade, et une décharge de mousqueterie dans sa poupe, qui lui firent beaucoup de mal, car il vint de suite sur l'autre bord, abandonnant son projet sur *la Gloire*, qui alors dirigea sa route au sud-ouest.

La volée tirée au *Centaure* ayant coupé une grande partie des manœuvres de ce vaisseau, son pavillon tomba à la mer. L'équipage de *la Minerve*, croyant qu'il avait amené, fit retentir les airs des cris de *vive l'Empereur!* et le feu de la batterie fut un moment suspendu ; mais le capitaine Collet, qui ne partageait point l'erreur de ses matelots, le fit recommencer avec une nouvelle vigueur.

Pendant que *le Centaure* s'acharnait sur *la Minerve*, *le Monarch* combattait *l'Armide*, et lorsqu'il l'eut fait amener, il vint prendre position à babord de *la Minerve*, qui alors eut à soutenir une seconde fois le feu de deux vaisseaux.

A une heure un quart, *le Centaure* laissa arriver pour chasser sur *la Gloire*, qui était déjà à environ six milles dans le S.-O. Cette manœuvre fournit de nouveau l'occasion à *la Minerve* de lui envoyer sa volée dans la poupe. Celle-ci fut plus meurtrière encore que la première, et sir Samuel Hood en eut un bras emporté. *Le Monarch* manœuvra aussitôt pour couvrir *le Centaure*, mais n'ayant pas assez tôt masqué son grand hunier, il dépassa *la Minerve* sur l'avant, et Collet profitant de cette faute pour arriver sur lui et lui passer à poupe, lui envoya toute sa volée à portée de pistolet. *La Minerve* dirigea ensuite sa route au sud-est ; mais *le Monarch* s'attacha à sa poursuite, et, l'ayant atteinte, le combat recommença avec un nouvel acharnement.

Il était dans toute sa force lorsqu'un autre vaisseau (*le Revenge*) vint se placer par la hanche de babord de *la Minerve* et la canonner.

A deux heures, on vint prévenir le capitaine Collet que dix pièces de la batterie, ainsi que cinq caronades, étaient démontées, et que cent trente hommes étaient hors de combat ; dans ce nombre cinquante avaient été

tués. De toutes ses voiles, il ne restait à *la Minerve* que le grand hunier et la misaine ; encore étaient-elles en lambeaux. Le corps de la frégate était criblé de boulets, le petit mât de hune était tombé et le beaupré coupé. Ce fut dans cet état que *la Minerve*, battue successivement par trois vaisseaux, et souvent par deux à la fois, amena son pavillon, après trois heures et demie de combat. Des cinq frégates dont se composait la division du capitaine Soleil, trois autres éprouvèrent le même sort, *l'Armide*, et les bricks *le Sylphe* et *le Lynx* échappèrent seuls.

La captivité en Angleterre du capitaine Collet dura cinq ans, et ce ne fut qu'au mois de juin 1811 qu'il revit sa patrie. Il avait été nommé capitaine de vaisseau le 12 juillet 1808, et, un mois après son retour en France, il fut pourvu du commandement de *l'Auguste*, de quatre-vingts canons. Ce vaisseau faisait partie de l'escadre de l'Escaut aux ordres de l'amiral Missiessy, et il se fit remarquer par sa tenue et la discipline de son équipage.

Lors du siége et du bombardement d'Anvers (février 1814), l'amiral Missiessy, qui connaissait l'activité de Collet, le chargea du commandement des batteries des deux fronts d'attaque, dont la plupart avaient été construites et armées sous ses ordres par des marins de l'escadre, et il en dirigea le feu avec une habileté remarquable. *L'Auguste* ayant été désigné pour faire partie du nombre des vaisseaux de l'escadre de l'Escaut qui devaient rester à la Hollande, Collet passa au commandement de *l'Illustre*, qu'il alla conduire à Brest, et qu'il y désarma au mois de novembre 1814.

Le capitaine Collet commandait la frégate *la Melpomène*, et il était en mission dans la Méditerranée au mois d'avril 1815 (pendant les Cent-Jours), lorsqu'il se vit

chassé et joint, dans le golfe de Naples, par *le Rivoli*. Le capitaine de ce vaisseau le somma de rendre sa frégate aux armes de Sa Majesté Britannique. Le capitaine Collet, plus militaire que politique, ne pouvant voir qu'un ennemi dans un bâtiment de guerre étranger qui se présentait à lui d'une manière hostile, répondit à cette sommation par des coups de canon. Le combat qui s'engagea dura environ heure, et ce ne fut que démâtée et coulant bas qu'il rendit *la Melpomène*. Conduit prisonnier en Angleterre, il y resta environ six mois.

A son retour, le capitaine Collet resta plusieurs années sans être employé; en 1819, on lui confia le commandement de la frégate *la Galathée*, avec laquelle il fit successivement plusieurs campagnes dans les mers du Levant, au Bresil, aux Antilles et aux États-Unis d'Amérique.

La guerre que la France entreprit en 1823, pour rétablir le roi Ferdinand VII dans la plénitude de son autorité, procura au capitaine Collet une nouvelle occasion de se distinguer. Il commandait le vaisseau *le Trident*, employé au blocus de Cadix, et il participa à la prise du fort Santi-Petri. En récompense de sa belle conduite pendant cette campagne, le roi Louis XVIII lui accorda la croix de commandeur de la Légion-d'Honneur, et le roi d'Espagne lui conféra celle de Saint-Ferdinand.

L'activité continuelle dans laquelle le capitaine de vaisseau Collet vivait depuis si longtemps exigeait enfin qu'il prît quelque repos; les médecins le lui conseillaient, sa santé altérée le lui commandait; mais pour lui le repos n'était pas l'existence, et il ne pouvait s'y résoudre. On ne vit d'autre moyen de l'y condamner que de lui donner un emploi sédentaire; il fut nommé

major de la marine à Toulon ; mais là encore il trouva les occasions d'exercer son zèle infatigable pendant les dix-huit mois qu'il remplit ces fonctions.

Toutefois, pendant ce laps de temps il ne cessa de demander d'être employé activement, et, sous la date du 20 mai 1827, il écrivait de Toulon en ces termes à M. le V. A. Halgan, alors directeur du personnel :

« Mon général, on prépare une division de vaisseaux « et de frégates à Toulon, je vous prie de ne pas m'ou- « blier ; je serais bien peiné s'il se tirait des coups de ca- « non sans que je me trouvasse de la partie. Je laisse « entre vos mains ma destinée. Je vous salue avec res- « pect.

« Le capitaine de vaisseau, major de la marine,

« COLLET. »

Ses désirs ne tardèrent pas à être remplis. Depuis plusieurs mois la conduite du dey d'Alger envers le commerce français donnait de vifs sujets de mécontentement au gouvernement du roi. Des bâtiments français avaient été visités par des corsaires algériens ; l'un d'eux avait même été pillé, et d'autres infractions aux traités existants entre la France et la Régence, attestaient la malveillance et la mauvaise foi du dey. Enfin le roi apprit que, dans une audience accordée à M. Duval, consul général et chargé d'affaires de France à Alger, le dey, perdant tout respect pour le caractère de cet agent et pour la puissance qu'il représentait, s'était oublié au point de l'insulter gravement.

Cette violation du droit des gens ne devant pas rester impunie, le roi ordonna l'armement à Toulon d'une division navale pour en aller demander satisfaction, ainsi que des autres griefs de la France. Par une lettre close,

en date du 26 mai 1827, le capitaine de vaisseau Collet fut nommé au commandement de cette division, et il porta son guidon sur le vaisseau *la Provence*.

Arrivé devant Alger dans les premiers jours du mois de juin suivant, le premier soin du commandant Collet fut de se concerter avec le consul de France sur le mode de réparation à exiger du dey. Une note fut rédigée en conséquence. On demandait qu'une députation, à la tête de laquelle serait le *vekil hardge* (ministre des affaires étrangères et de la marine de la Régence), se rendit à bord de *la Provence;* que là il fît des excuses au consul général sur la conduite du dey à son égard; que le pavillon de France fût arboré sur les forts d'Alger et salué de cent coups de canon; faute de quoi les hostilités entre la France et la Régence commenceraient immédiatement.

Cette note fut présentée au dey par le consul général de Sardaigne; mais la satisfaction demandée n'ayant pas eu lieu dans les vingt-quatre heures, le commandant Collet signifia au dey que la guerre était déclarée contre lui, et il s'occupa dès lors de bloquer étroitement les ports de la Régence.

La division française, qui d'abord n'était composée que de sept bâtiments, fut successivement portée à douze, et six autres furent établis en arrière sur divers points de la Méditerranée, tels que le cap Bon, les côtes d'Italie, les Baléares, etc.

Malgré les approches de la mauvaise saison, le blocus d'Alger continuait à être aussi serré que possible. Depuis le milieu d'août, le commandant Collet avait quitté le vaisseau *la Provence* pour passer sur *l'Amphitrite*, vaisseau rasé de soixante. Il croisait à environ sept milles au nord d'Alger, avec *l'Amphitrite*, la frégate *la Galathée*, les bricks *le Faune* et *la Cigogne*, et la goëlette *la Cham-*

penoise, lorsque, le 4 octobre à la pointe du jour, il vit sortir du port onze bâtiments de guerre, dont une grande frégate de dix-huit, portant pavillon supérieur, quatre corvettes de vingt à vingt-quatre canons, et six bricks ou goëlettes de seize à trente-huit pièces de douze. Tous ces bâtiments se dirigeaient dans l'ouest, en longeant la côte. Il ventait grand frais et la houle portait à terre; cependant le commandant Collet n'hésita pas à faire porter sur ces bâtiments qui aussitôt manœuvrèrent pour combattre sous la protection des batteries de la côte. A midi et demi, le combat commença vivement; l'ennemi plia deux fois complétement, faisant vent arrière. A deux heures et demie, il se réfugia sous les forts, et lorsque la nuit fut entièrement faite, tous les bâtiments se dirigèrent sur le port; le commandant Collet les perdit alors de vue. Le lendemain 5, le calme et la grosse mer empêchèrent la division française d'approcher la terre; mais le commandant Collet acquit depuis la certitude que tous étaient rentrés dans le port. Sans la grosse mer et la proximité de la terre, il n'y a point de doute que la division algérienne n'eût été entièrement détruite. Toutefois, elle fut très maltraitée dans cet engagement, et elle éprouva de grandes pertes dans ses équipages. L'aga qui la commandait fut étranglé en rentrant dans le port, par ordre du dey.

Les marins savent combien est difficile et souvent dangereux le blocus d'un port. De toutes les opérations navales, c'est la plus incertaine et la plus pénible, non-seulement pour celui qui la dirige, mais aussi pour ceux qui y prennent part. La santé la plus robuste, l'ardeur la plus grande et la persévérance la plus obstinée y succombent souvent, et il était réservé au brave Collet d'en offrir un fatal exemple. Pendant les treize mois et

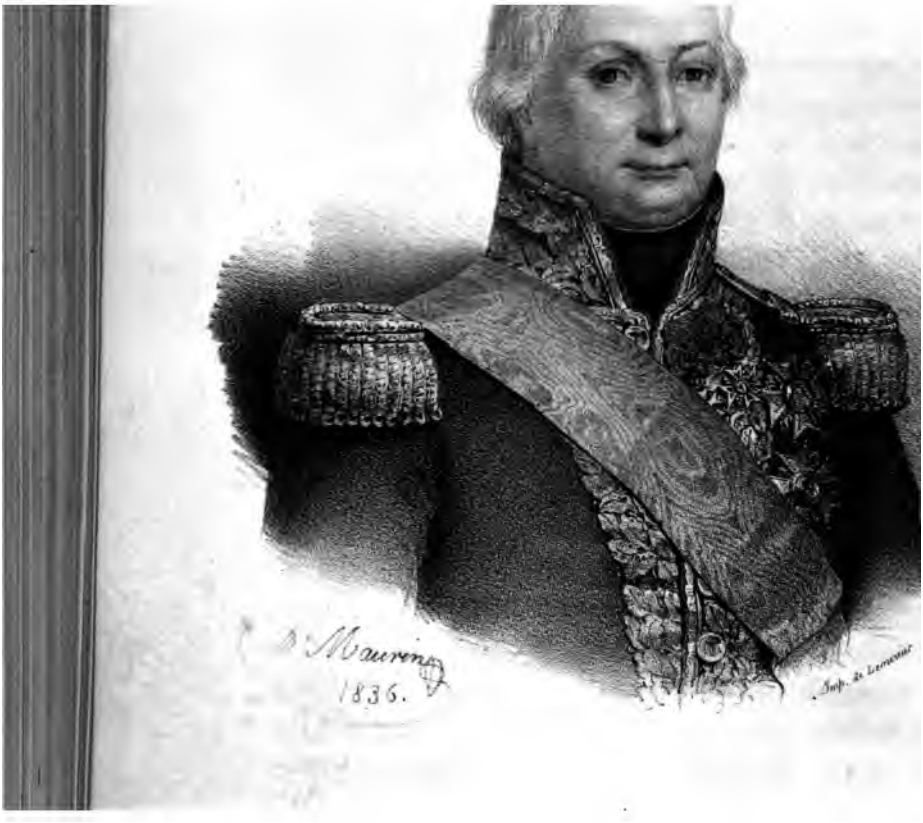
demi qu'il commanda la division navale devant Alger, il passa les onze premiers sans relâcher dans aucun port, manœuvrant toujours, soit pour ne pas perdre ce port de vue, soit pour ne pas se trouver affalé sur une côte plus ennemie qu'aucune autre. On se fera difficilement l'idée de ce que Collet dut réunir de talents, de force d'âme et de courage pour remplir, comme il l'a fait, la mission qui lui était confiée.

Par une ordonnance du 2 mars 1828, le roi l'éleva au grade de contre-amiral, récompense bien méritée de ses longs et brillants services; mais déjà il était miné sourdement par le mal qui devait le conduire au tombeau. Malgré les premières atteintes qu'il en ressentit, il persista, pendant quelques mois encore, à demeurer à son poste. Enfin, vaincu par les souffrances, il se vit forcé de demander son remplacement, et il revint à Toulon, le 30 août 1828, dans l'état de santé le plus alarmant. Toutefois on espérait qu'il pourrait se rétablir, mais après sept semaines de souffrances aiguës, il succomba dans la nuit du 19 au 20 octobre.

Le vice-amiral Jacob, alors préfet maritime à Toulon, s'exprimait ainsi dans la dépêche par laquelle il annonçait cet événement au ministre de la marine.

« Le contre-amiral Collet est mort cette nuit. Cet of-
« ficier général était un des plus intrépides et des meil-
« leurs marins que la France ait eus. Un zèle excessif l'a
« conduit au tombeau. »

Nous n'ajouterons rien à cet éloge. Un fils du contre-amiral Collet sert en ce moment dans la marine; il est lieutenant de vaisseau et chevalier de la Légion-d'Honneur.


Maurin
1836.

CANTEAUME

[illegible] HONORÉ [illegible]

[illegible] DE FRANCE, CONSEILLER D'ÉTAT, INSPECTEUR [illegible] AIGLE DE [illegible] DE L'ORDRE [illegible] MILITAIRE DE [illegible]

[illegible] Rhône le 14 avril [illegible] le 28 septembre 1815.

[illegible] des sa[illegible] destiné à la [illegible]; [illegible] un bâtiment du commerce, [illegible] l'âge de quatorze ans, [illegible] 1769 [illegible] bâtiments, cinq campagnes [illegible] les Antilles.

[illegible] de la Compagnie des [illegible] *le* [illegible] 1758, [illegible] la guerre [illegible] pour [illegible] Amérique [illegible] *Podrig* [illegible] d'Estaing [illegible] Canada [illegible]

[illegible]

GANTEAUME

(LE COMTE HONORÉ),

VICE-AMIRAL, PAIR DE FRANCE, CONSEILLER D'ÉTAT, INSPECTEUR GÉNÉRAL DES CÔTES DE L'OCÉAN, GRAND-AIGLE DE LA LÉGION-D'HONNEUR, COMMANDEUR DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS,

Né à La Ciotat (Bouches-du-Rhône) le 13 avril 1755, mort à Aubagne, près de Marseille, le 28 septembre 1818.

Ganteaume fut dès sa naissance destiné à la marine; son père, qui commandait un bâtiment du commerce, l'embarqua avec lui à l'âge de quatorze ans, et de 1769 à 1777 il fit, sur divers bâtiments, cinq campagnes dans le Levant et deux dans les Antilles.

Il était sur le vaisseau de la Compagnie des Indes *le Fier-Rodrigue* en 1778, lorsque, la guerre ayant éclaté, ce bâtiment fut requis pour le service du roi et chargé d'escorter un convoi destiné pour l'Amérique septentrionale. L'année suivante *le Fier-Rodrigue* se réunit à l'armée navale aux ordres du comte d'Estaing, et prit une part très active au combat de la Grenade et au siége de Savannah.

Nommé lieutenant de frégate auxiliaire en 1781, Ganteaume prit le commandement de la flûte *le Marlbo-*

rough, faisant partie du convoi à la suite de l'escadre du bailli de Suffren, destinée pour les Indes-Orientales. Embarqué sur les frégates *la Surveillante* et *l'Apollon* pendant les années qui s'écoulèrent de 1781 à 1785, il participa aux divers combats qui illustrèrent la marine française dans ces mers. A son retour en France, il obtint l'autorisation de commander pour la Compagnie des Indes, et il fit successivement sur *le Maréchal de Ségur*, *le Prince de Condé* et *la Constitution* une campagne en Chine et deux dans les Indes-Orientales.

La guerre ayant été déclarée en 1793, Ganteaume, qui avait déjà obtenu, en 1784 et en 1786, les grades de capitaine de brûlot et de sous-lieutenant de vaisseau, fut appelé au service de l'Etat, comme lieutenant, et embarqué en cette qualité sur *le Jupiter*, avec lequel il fit une campagne dans l'Océan. L'année suivante, ayant été nommé capitaine de vaisseau, il prit le commandement du *Mont-Blanc*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres de l'amiral Villaret de Joyeuse. Il prit part aux trois combats que cette armée soutint contre celle de l'amiral Howe, et dans le dernier desquels il reçut trois blessures graves. Pendant les trois années qu'il commanda ce vaisseau, Ganteaume fit une campagne sur les côtes d'Irlande en 1795; rentré dans la Méditerranée, il fut chargé de croiser sur la côte de Catalogne et soutint un combat de deux heures contre un vaisseau espagnol embossé sous les forts de Saint-Philion. Ayant rallié l'armée navale commandée par le vice-amiral Martin, il participa au combat qu'elle livra devant Fréjus à l'armée anglaise.

Peu de temps après on mit sous le commandement de Ganteaume un vaisseau, quatre frégates et quatre corvettes, et il fut envoyé dans l'Archipel pour y pro-

téger le commerce français; ce fut avec cette division qu'il débloqua l'escadre de l'amiral Villeneuve, retenue par l'ennemi dans le port de Smyrne. Revenu dans l'Océan en 1796, il parvint, malgré la vigilance des escadres anglaises, à protéger l'entrée dans le port de Brest de plusieurs convois de vivres et de munitions, qui y étaient impatiemment attendus.

Lors de l'expédition d'Egypte (1798), Ganteaume s'embarqua sur le vaisseau *l'Orient* comme chef d'état-major de l'armée navale commandée par l'amiral Brueys. Blessé au combat d'Aboukir, il échappa comme par miracle au désastre de ce vaisseau. Après la destruction de la flotte, le général en chef Bonaparte, désirant conserver près de lui un officier supérieur de la marine, demanda et obtint pour Ganteaume le grade de contre-amiral. Il le chargea du commandement en chef et de la direction des forces navales employées sur le Nil et sur les côtes d'Egypte. L'amiral suivit en conséquence toutes les opérations de l'armée de terre, fut présent aux siéges de Jaffa et de Saint-Jean d'Acre, participa au combat de Gaza et à l'attaque du fort d'Aboukir.

Lorsque Bonaparte forma le projet de revenir en France, il confia à Ganteaume le soin de préparer les bâtiments qui devaient l'y ramener. Deux frégates, *la Muiron* et *la Carrère*, l'aviso *la Revanche*, ainsi qu'une tartane, furent disposées à cet effet, et, le 22 août 1799, Bonaparte et son état-major s'embarquèrent à Alexandrie sur *la Muiron*, à bord de laquelle Ganteaume avait arboré son pavillon. La traversée fut heureuse; la division mouilla dans la rade de Fréjus le 2 octobre suivant, et, par une exception étrange, affranchis des lois salutaires de la quarantaine, le général en chef et sa suite furent débarqués immédiatement. C'est de cette cam-

pagne que date l'affection que Bonaparte porta constamment à l'amiral Ganteaume. En 1800, il le nomma membre du conseil d'état et président de la section de marine. L'année suivante, il fut chargé du commandement d'une escadre de sept vaisseaux et deux frégates, destinée à porter des secours à l'armée d'Egypte. Des obstacles insurmontables s'opposèrent au succès de cette mission; mais cependant elle ne fut pas sans résultats. Cette escadre seconda les opérations de l'armée de terre qui faisait le siége de l'Ile-d'Elbe, en attaquant la citadelle et les forts de Porto-Ferrajo, et dans le cours de sa campagne elle s'empara de quatre bâtiments anglais, au nombre desquels était un vaisseau de soixante-quatorze (*le Swiftsure*) et une frégate de trente-huit canons (*le Succès*).

En 1802, Ganteaume fut nommé préfet maritime à Toulon; mais les hostilités avec l'Angleterre s'étant bientôt renouvelées, il fut promu au grade de vice-amiral, en 1804, et chargé du commandement de l'armée navale de l'Océan avec le titre d'amiral. En 1808, commandant les forces navales réunies dans la Méditerranée, il fut chargé de ravitailler Corfou alors bloqué par les Anglais. Il appareilla de Toulon dans les premiers jours de février, parvint à faire entrer dans Corfou le nombreux convoi qu'il escortait, et rentra au mois d'avril suivant, ramenant avec lui la frégate anglaise *la Proserpine*, dont une des divisions de son armée s'était emparée. Ce commandement marqua le terme des services à la mer de l'amiral Ganteaume. Au mois de juin 1808, il fut nommé inspecteur général des côtes de l'Océan, et deux ans après il se vit appelé, comme conseiller d'état, au conseil d'amirauté établi près du ministre de la marine.

Il était en Provence lors des événements de 1814, et ce fut de là qu'il envoya son adhésion au nouvel ordre de choses, lorsqu'il eut connaissance de l'acte du sénat qui prononçait la déchéance de Bonaparte et le rappel des Bourbons au trône. Fidèle à ses serments, il n'exerça aucune fonction pendant la période des Cent Jours. Louis XVIII l'en récompensa en l'élevant à la dignité de pair de France. Peu de temps après (décembre 1815) il fut décoré du cordon de commandeur de l'ordre de Saint-Louis, et nommé inspecteur général des classes.

Ici se termine la carrière militaire de l'amiral Ganteaume; en proie depuis quelques années à de violentes attaques de goutte, il se retira dans sa terre d'Aubagne, près de Marseille, où il mourut le 28 septembre 1818. Sans être un homme d'un mérite éminent, Ganteaume n'était cependant étranger ni aux sciences, ni aux lettres; il avait beaucoup vu, il joignait à une mémoire heureuse un esprit vif et pénétrant, et personne ne savait répandre plus de charme dans l'intimité. Il captivait surtout par l'attrait de sa loyauté et la franchise de son caractère. Elevé à des postes éminents, honoré de la confiance intime de Bonaparte, il conserva dans ces hautes positions une aménité et une égalité de caractère, qui le faisaient chérir et respecter par tous ceux qui le connaissaient.

FIN DU TOME SECOND.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MARINS COMPRIS DANS CE VOLUME.

A

Pages.

ALLEMAND. 1

B

BISSON. 9
BOUVET. 431

C

CASSARD. 25
CHAMBRAY. 15
CHATEAU-REGNAUT. 263
COLLET. 439
COLOMB (Christophe). 125
COOK. 165
COUDÉ. 113

D

DRAKE. 371
DUGUAY-TROUIN. 389

E

ESTAING (le comte d'). 223

G

GANTEAUME. 455

L

Pages.

La Crosse. 243
La Motte-Picquet. 361
La Touche-Tréville. 107

M

Martin. 279

P

Pléville-le-Pelley. 93

R

Richery. 333
Rigny. 35
Roussin. 383

S

Savary. 417
Sercey. 191
Suffren. 289

T

Thurot. 99

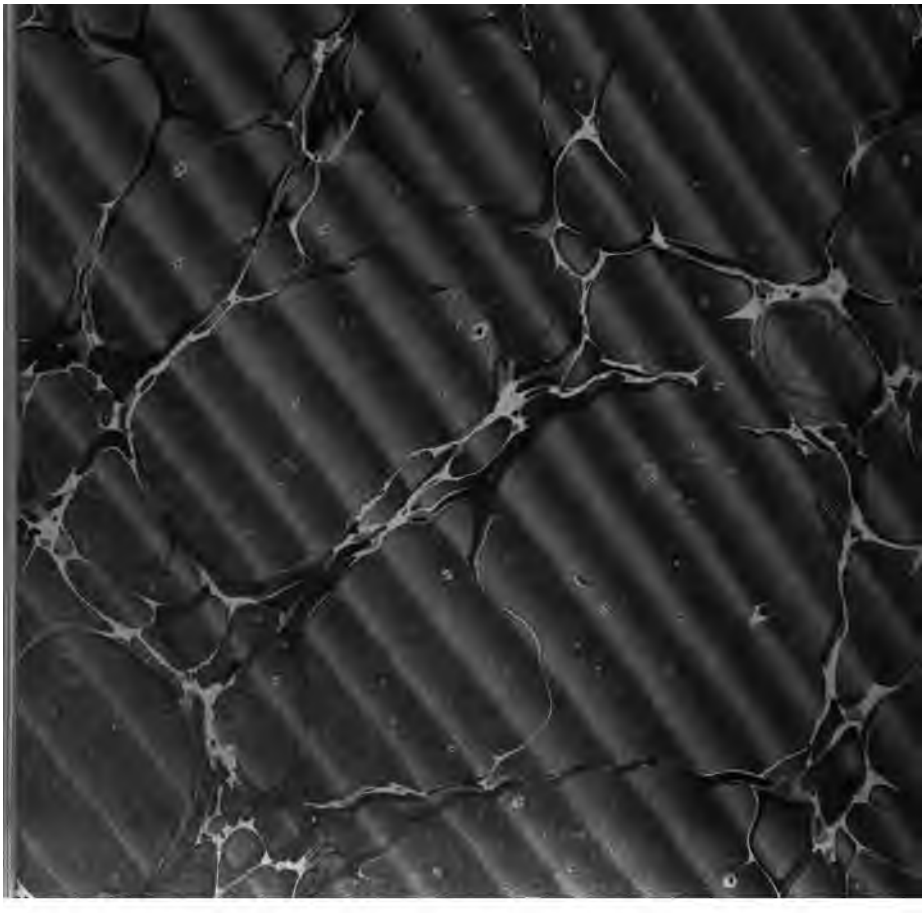
V

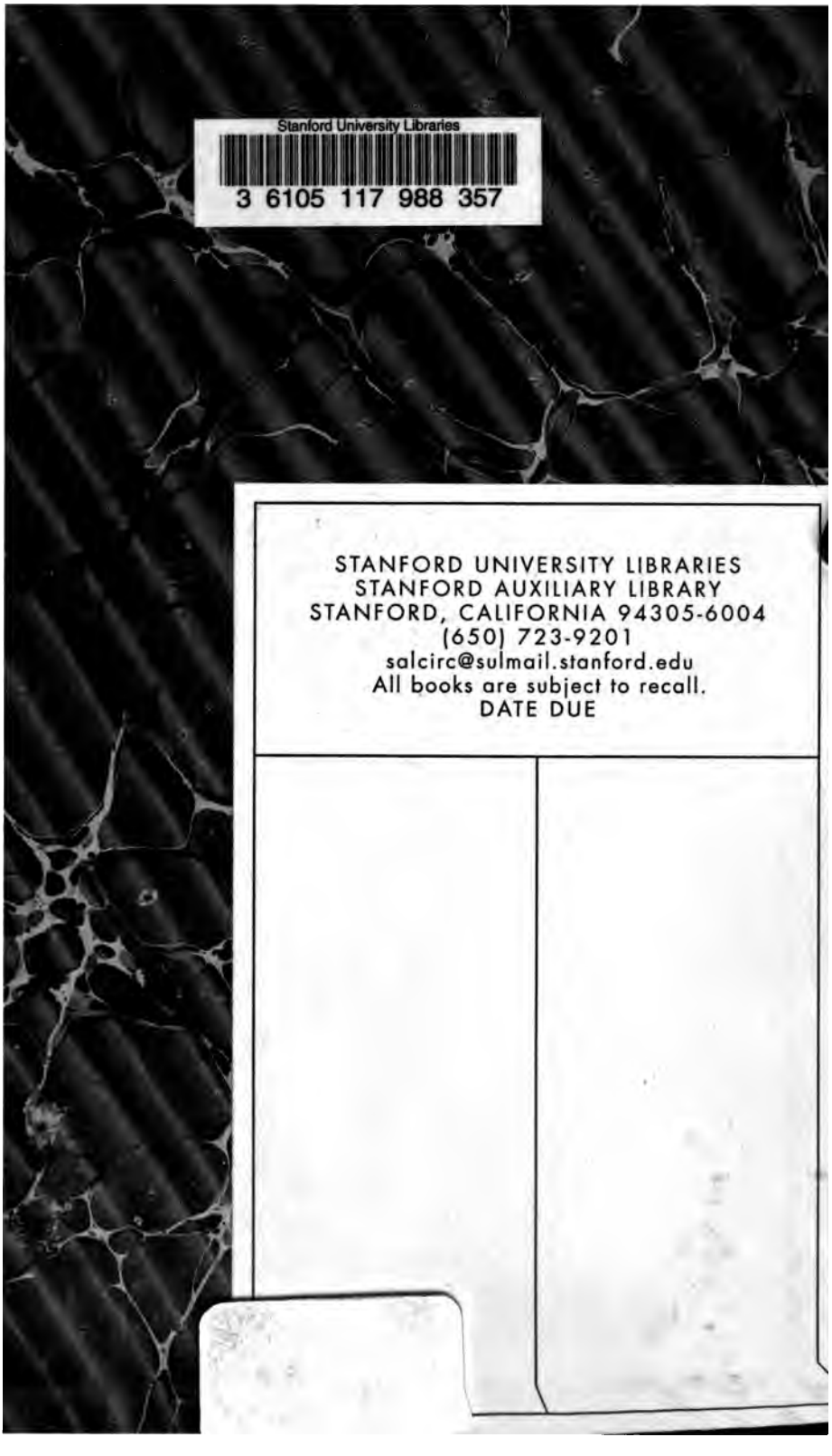
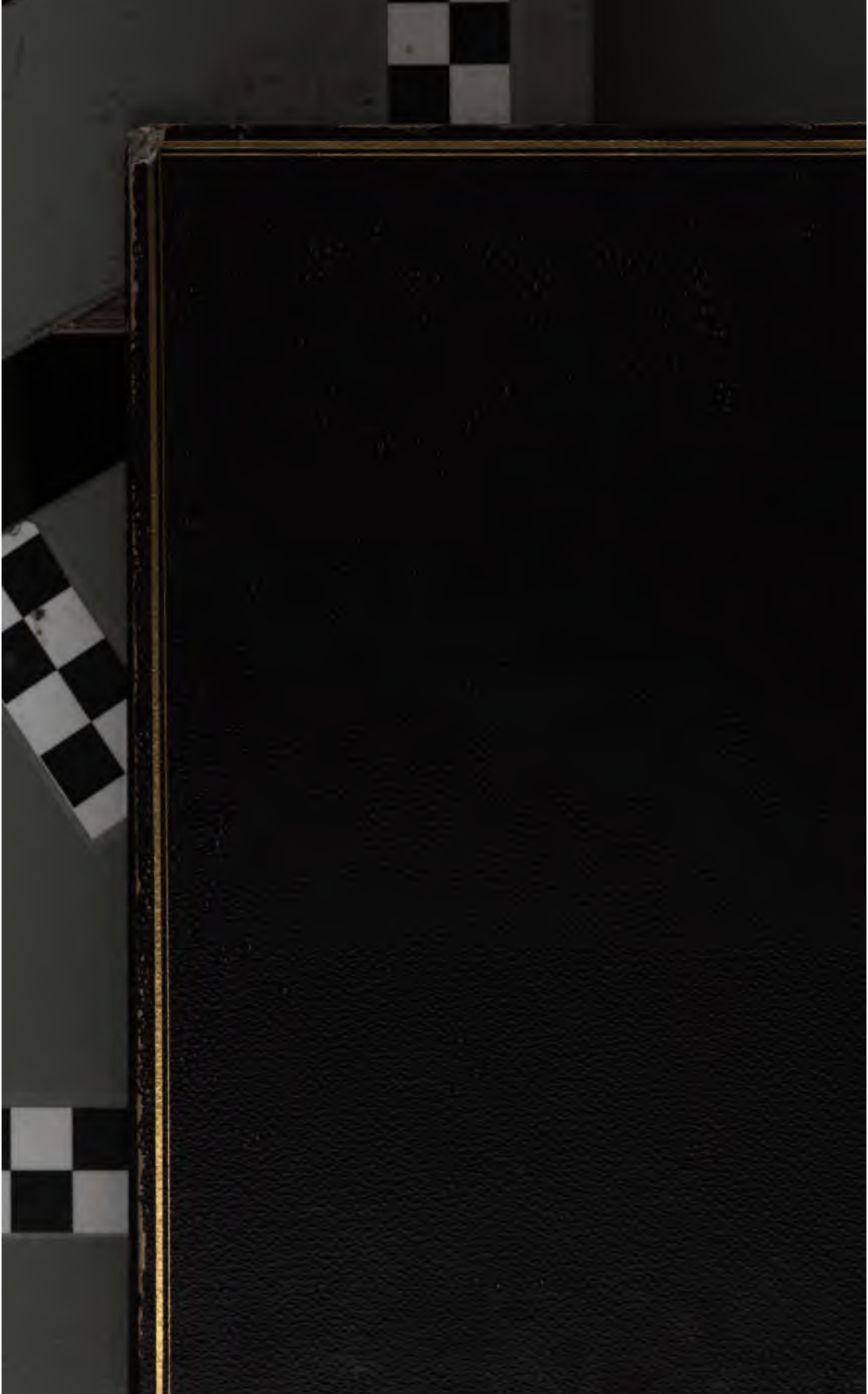
Vanstabel. 271
Villaret-Joyeuse. 213

FIN DE LA TABLE.

ERRATA DU DEUXIÈME VOLUME.

Page	161	ligne 17.	1404, *lisez* 1504.
	184	9.	1679, *lisez* 1779.
	188	31.	1730, *lisez* 1780.
	251	18.	Ansière, *lisez* aussière.
	277	4.	Força, *lisez* forçèrent.
	297	8.	Majeurets, *lisez* majeures.
	367	11.	Surprendre, *lisez* suspendre.
	411	31.	Lors, *lisez* alors.




Stanford University Libraries
3 6105 117 988 357

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD AUXILIARY LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(650) 723-9201
salcirc@sulmail.stanford.edu
All books are subject to recall.
DATE DUE